Eisenbahndurchzugsstrecken an Deutschlands Grenzen

INAUGURALDISSERTATION

zur Erlangung der Juristischen Doktorwürde an
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin

Vorgelegt von

HANS JOACHIM MARSCHNER

Gerichtsreferendar zu Berlin

Tag der Promotion: 18. Nov. 1937

J 63

Dekan: Professor Dr. GRAF VON GLEISPACH

Referenten:

Professor Dr. BRUNS

Reichsbahndirektor, Ministerialrat Dr. KITTEL,
Reichsverkehrsministerium

Gedruckt bei Oswald Schmidt G.m.b.H. in Leipzig

MEINEN LIEBEN ELTERN!

Vorwort

Die vorliegende Arbeit entspringt einer Anregung des Herrn Reichsbahndirektors, Ministerialrat Dr. Kittel im Reichsverkehrsministerium. Ihm sowie den Herren der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums, die mich hierbei unterstützt haben, danke ich herzlich für das bezeugte Entgegenkommen und die Bereitstellung sonst nicht zugänglichen Materials.

Die Arbeit ist von der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Friedrich-Wilhelms-Universität in Berlin als juristische Dissertation angenommen worden. Herrn Professor Dr. Bruns danke ich herzlich für die zahlreichen fördernden Anregungen.

Die vorliegende Fassung ist teilweise stark gekürzt, da Erörterungen über das Wesen des modernen Völkerrechts und über den Begriff der Staatsservitut bei der Veröffentlichung entbehrlich erschienen.

Der Verfasser

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 11

I. Die Durchzugsstrecken und die über sie abgeschlossenen Staatsverträge 14

1. Teil: Durchzugsstreckenabkommen, die nicht unter dem Einfluß von Versailles stehen 14

1. Kapitel: Die Bahnstrecken an der Schweizer Grenze von Basel über Waldshut, Schaffhausen nach Konstanz 14
§ 1. Die geschichtliche Entwicklung 14
§ 2. Der Inhalt der Staatsverträge 17

2. Kapitel: Die über die deutsch-tschechoslowakische Grenze führenden Eisenbahndurchzugsstrecken 21
§ 1. Allgemeines 21
§ 2. Der neue generelle Staatsvertrag 23

2. Teil: Durchzugsstreckenabkommen unter dem Einfluß von Versailles 32

1. Kapitel: Die Hohe-Venn-Bahn 33
§ 1. Geschichte und geographische Lage 33
§ 2. Das deutsch-belgische Grenzabkommen 38

2. Kapitel: Die Eisenbahnen im polnischen Korridor 45
§ 1. Vorgeschichte und Regelung im Versailler Vertrag 45
§ 2. Die Abkommen über den Durchgangsverkehr mit Polen ... 49
1. Der Korridorverkehr 49
2. Der Durchgangsverkehr Polens durch Deutsch-Oberschlesien 58

3. Kapitel: Der Tunnel von Waldwiese 59
§ 1. Geschichte und geographische Verhältnisse 59
§ 2. Die Versuche einer vertraglichen Regelung der mit dem Tunnel verknüpften Hoheitsfragen 61

II. Zusammenfassung und Auswertung der Ergebnisse für zukünftige Abkommen 66

§ 1. Allgemeines 66
§ 2. Aus den Staatsverträgen sich ergebende Grundsätze 73
§ 3. Vorschläge zweckmäßiger Ausgestaltung künftiger Durchzugsstreckenabkommen 77

Verzeichnis der benutzten Schriften

1. Allgemeines

Becker von Ennenda, Hans, Die Rechtsverhältnisse an der Schweizergrenze. Züricher Diss. Glarus 1931.

Beckh, Ernst, Die Gestaltung des Internationalen Eisenbahnrechts im Rahmen des Völkerrechts mit besonderer Berücksichtigung der Nachkriegszeit. Erlanger Diss. 1930.

Bernhard, Wilhelm, Der polnische Korridor. Würzburger Diss. 1930/31.

Brunet, René, Les transports internationaux par voie ferrée, par René Brunet, Paul Durand, Max de Fourcauld. Paris 1927.

Bruns, Viktor, Die politische Bedeutung des Völkerrechts. Berlin 1935.

Ders., Völkerrecht und Politik, in Schriften der Deutschen Hochschule für Politik, Heft 10. Berlin 1934.

v. Bülow, B. W., Der Versailler Völkerbund. Eine vorläufige Bilanz. Berlin 1923.

Bumiller, Joseph M., Die Eisenbahnen Elsaß-Lothringens im Versailler Vertrage. Heft 6 der „Völkerrechtsfragen", herausgegeben von Heinrich Pohl und Max Wenzel. Berlin 1925.

Chavan, Pierre, Les communications internationales par voies ferrées et le problème de la souveraineté de l'état. Lausanne 1927.

Clauß, Die Lehre von den Staatsdienstbarkeiten. Tübingen 1894.

Crusen, G., Blätter für Gesetzeskunde, herausgegeben von Geh. Ober-Justizrat Dr. Georg Crusen. Nr. 6. IV. Jahrg. 1922. „Oberschlesienheft."

Ders., Les servitudes internationales. Recueil des Cours 1928 II Tome 22.

Denkschrift über die Eisenbahn des Kreises Monschau. Bücherei des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1920.

Deuticke, Wilhelm, Ostpreußen und der polnische Korridor. Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg, 9. Heft. Jena 1921.

Engländer, Oskar, Die Eisenbahnanschlüsse. Heft 3 der Prager Staatswissenschaftlichen Untersuchungen. München und Leipzig 1915.

Fasbinder, Horst, Das Weichselkorridorgebiet im Versailler Vertrag, unter besonderer Berücksichtigung der Grenzziehung an der Weichsel. Würzburger Diss. 1931.

Fritsch, K., Das deutsche Eisenbahnrecht, Grundriß des Reichs- und preußischen Rechts. Berlin 1927.

Guggenheim, Paul, Beiträge zur völkerrechtlichen Lehre vom Staatenwechsel (Staatensukzession). Heft 5 der Völkerrechtlichen Monographien, herausgegeben von Walter Schücking, Karl Strupp und Hans Wehberg. Berlin 1925.

Gürke, Norbert, Volk und Völkerrecht in „Beitr. z. öffentl. Recht d. Gegenwart". Tübingen 1935.

Hamel, Volkseinheit und Nationalitätenstaat. Ztschr. f. d. ges. Staatswiss. Bd. 95 (1935), S. 569 ff.

Höhndorf, Erich, Völksgemeinschaft, Wertgemeinschaft, Staat. Jugend und Recht 1936. Heft 1, S. 6.
Horz, Heinrich, Internationale und nationale Eisenbahnverbände. Reichsbahnbeamtenzeitung 1936, Folge 7, S. 197.
Huber, Max, Die Staatensuccession. (Völkerrechtliche und staatsrechtliche Praxis im XIX. Jahrhundert.) Leipzig 1898.
von Klaß, Begründen Staatsverträge über die Herstellung von Eisenbahnverbindungen völkerrechtliche Servituten? Greifswalder Diss. 1909.
Koenigsfeld, Ernst, Der Versailler Vertrag und Oberschlesien. Würzburger Diss. 1927.
Kopp, Paul, Das völkerrechtliche Verfahren und die Rechtswirkungen bei Herstellung von Eisenbahnverbindungen an den Grenzen souveräner Staaten. Greifswalder Diss. 1907.
Kraus, Herbert, Das zwischenstaatliche Weltbild des Nationalsozialismus. JW. 1933, S. 2418.
Kümmelmann, Gregor, Die Verkehrsfreiheit nach dem Eisenbahnabkommen der Genfer Konferenz vom Jahre 1923. Würzburger Diss. 1930.
Laumann, Wolfgang, Die Rechtsverhältnisse an internationalen Eisenbahnlinien. Kölner Diss. 1936.
v. d. Leyen, A., Eisenbahnen (Allgemeiner Teil), in Handwörterbuch der Staatswissenschaften, herausgegeben von Elster, Weber, Wieser. 4. Aufl. Jena 1926.
v. Liszt, Völkerrecht. 10. Aufl. Berlin 1915.
Meili, Eisenbahnverträge, in Handbuch des Völkerrechts, herausgegeben von F. von Holtzendorff. Hamburg 1887, 3. Bd. 19. Stück.
Meyer, Über einige Verwaltungs-, Finanz- und Rechtsfragen der Betriebswechselbahnhöfe. Archiv f. Eisenbahnwesen 1933, S. 889 und 1115.
Miller, David Hunter, My diary at the Conference of Paris.
v. Mühlenfels, Albert, Ostpreußen, Danzig und der polnische Korridor als Verkehrsproblem. Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg, Neue Folge, Bd. 1. Berlin und Königsberg 1930.
Müllereisert, Franz Arthur, Die Dynamik des revolutionären Staatsrechts, des Völkerrechts und des Gewohnheitsrechts. München 1933.
Münch, Fritz, Ist an dem Begriff der völkerrechtlichen Servitut festzuhalten? Aus dem Institut für internationales Recht an der Universität Kiel. Erste Reihe: Vorträge und Einzelschriften. Berlin 1931.
Neumeyer, Karl, Internationales Verwaltungsrecht. München, Berlin und Leipzig 1926.
Norden Fritz, Die Rechts- und Verkehrsverhältnisse der Rheinbrücken zwischen Baden und Elsaß-Lothringen nach dem Versailler Vertrag. Berlin 1921.
Ritgen, Ernst-Ulrich, Die völkerrechtliche Stellung der Kohlengruben im Saarbecken. Göttinger Diss. 1929.
Roenne, Joachim, Das Saarbecken-Abkommen. Göttinger Diss.
Schmalenbeck, Fritz, Die neubelgischen Kantone Eupen-Malmedy in ihrer staatsrechtlichen und völkerrechtlichen Stellung. Bonner rechtswissenschaftliche Abhandlungen, Heft 21. Bonn und Köln 1932.
Schmitt, Carl, Nationalsozialismus und Völkerrecht, in Schriften der Deutschen Hochschule für Politik, Heft 9. Berlin 1934.
Ders., Völkerrechtliche Probleme im Rheingebiet, in „Rheinischer Beobachter", VII. Jahrgang, Nr. 22, 2. Novemberheft 1928.

Schneider, Philipp, Die Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechts seit dem Berner Übereinkommen vom Jahre 1890. Diss. Halle 1926.
Schönberg, Hubertus, Das Pariser Abkommen zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland vom 21. April 1921 (RGBl. S. 1069 ff.) in seiner völkerrechtlichen, straf- und zivilrechtlichen Bedeutung. Breslauer Diss. 1928.
Scholz, Eisenbahnen, in Blätter für Gesetzeskunde Nr. 6, IV. Jahrg. 1922. „Oberschlesienheft."
Société des Nationes, Organisation des communications et du transit. Régime juridique et administratif des tronçons frontaliers de ligne de chemins de fer et des gares de raccordement. Genève 1935.
Ders., Procès-verbaux des sessions du Conseil.
Strupp, Karl, Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie.
Tchang-Sin, Houang, Le problème du chemin de fer chinois de l'est. Paris 1927.
Weber, Hellmuth, Staatsservituten in den Friedens- und sonstigen völkerrechtlichen Verträgen seit 1919. Marburger Diss. 1927.
Weil, Wilhelm, Die Eisenbahn im Völkerrecht. Würzburger Diss. 1913.
Wolf, P., Die Deutsche Reichsbahn und ihre Beziehungen zu ausländischen Eisenbahnen. Berlin 1931.

2. Gesetzessammlungen, Zeitschriften und ähnliches

Akten der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums Berlin.
Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft. (Jetzt: Eidgenössische Gesetzessammlung.)
Archiv für Eisenbahnwesen. Herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn.
Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft.
Dziennik Ustaw (Polnische Gesetzessammlung).
Fontes iuris gentium edidit Viktor Bruns. Berlin 1931.
Der Friedensvertrag zwischen Deutschland und den Alliierten und Assoziierten Mächten, amtlicher Text der Entente und amtliche deutsche Übertragung, im Auftrage des Auswärtigen Amtes, Charlottenburg 1919.
Martens Nouveau Recueil.
Niemeyers Zeitschrift für Internationales Recht.
Österreichisches Reichsgesetzblatt.
Ostrecht.
Preußische Gesetzessammlung.
Die Reichsbahn. Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn und der Gesellschaft „Reichsautobahnen".
Reichsgesetzblatt, Teil I und II.
Sächsisches Gesetzes- und Verordnungsblatt.
Zentralblatt für das Deutsche Reich.

Abkürzungen

a. F. = alte Fassung
AS. = Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft
BBl. = Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft
RGBl. = Reichsgesetzblatt
PrGS. = Preußische Gesetzessammlung
Österr. RGBl = Österreichisches Reichsgesetzblatt
Sächs. Ges. u. VOBl. = Sächsisches Gesetzes- und Verordnungsblatt
MNR (G) = Martens Nouveau Recueil (Général)
Niem. Z. = Niemeyers Zeitschrift
vorl. Abk. = vorläufiges Abkommen

Einleitung

Das Deutsche Reich und seine ehemaligen Einzelstaaten haben auf Grund ihrer zentralen geographischen Lage inmitten Europas zwischen einer großen Anzahl von Nachbarstaaten von jeher eine wechselvolle und in ihrem Verlauf äußerst unruhige Grenzlinie gehabt. Die bewegte geschichtliche Entwicklung, die zahlreichen Kriege und die mit mehr oder weniger großen Gebietserwerbungen bzw. -abtretungen verbundenen Friedensschlüsse sowie endlich die in jüngster Zeit erfolgten ganz besonders einschneidenden Maßnahmen der Siegerstaaten im Versailler Friedensvertrage mit der gewaltsamen Abtrennung Ostpreußens vom Reiche haben dem heutigen Deutschland eine eigenartig gewundene, oft seltsam vor- und zurückspringende und fast auf allen Seiten mit Sonderregelungen ausgestattete Staatsgrenze gegeben. Es ist dies eine Erscheinung, der zwar alle Staaten mehr oder weniger ausgesetzt sind, die jedoch gerade bei dem Deutschen Reiche mit seiner langen Landgrenze ganz besonders augenfällig hervortritt.

Eine weitere Folge dieser Entwicklung ist, daß ein großer Teil der deutschen Grenze nicht natürlich bedingt ist, sondern eine oft unter Außerachtlassung jeglicher politischen und wirtschaftlichen Zusammenhänge willkürlich gezogene Linie darstellt. Dieser Zustand muß und wird sich naturgemäß für die Dauer seines Bestehens auf nahezu allen Gebieten des Lebens mehr oder weniger nachteilig auswirken, sei es für die unmittelbaren Grenzgebiete selbst, sei es für das gesamte Staatsgebiet und schließlich für den Verkehr Deutschlands mit seinen Nachbarstaaten.

Von allen aus diesen Grenzschwierigkeiten sich ergebenden Fragen, seien sie militärischer oder wirtschaftlicher Art, will die vorliegende Arbeit nur ein Kapitel aus jenem Teil des Völkerrechts erörtern, der die friedlichen Verkehrsbeziehungen der Staaten untereinander mit Hilfe internationaler Eisenbahnlinien umfaßt.

Die dem internationalen Verkehre dienenden Eisenbahnlinien durchqueren an einer großen Zahl von Stellen die deutsche Reichsgrenze. Die Anlage und der Bau dieser Bahnstrecken ist meist von Fragen technischer Art — günstigste Lage und Linienführung —, aber auch von wirtschaftlichen und strategischen Voraussetzungen beeinflußt. Dazu kommen die seit dem Bau der Bahnlinie eingetretenen Veränderungen in der Führung der Staatsgrenzen. Es ergibt sich somit notwendig, daß die Trace einer Bahn sich nicht immer der oft eigenartig vor- und zurücksprin-

genden Grenzlinie anpassen kann und daß neben dem Regelfalle des einmaligen Schneidens einer Staatsgrenze durch eine internationale Eisenbahnlinie Fälle vorkommen — und an Deutschlands Grenzen sind es eine ganze Anzahl —, in denen eine Bahnlinie die Staatsgrenze mehrfach durchschneidet. Dabei müssen oft nur ganz kurze und für den Nachbarstaat unwesentliche Strecken in sein Gebiet verlegt werden. In allen diesen Fällen, in denen also eine zwei Gebietsteile desselben Staates verbindende Eisenbahnlinie mehr oder weniger große Stücke fremden Staatsgebietes durchschneidet, spricht man seit kurzem von sogenannten Durchzugsstrecken.

Zu diesen Durchzugsstrecken gehört auch der Sonderfall, daß im fremden Staatsgebiete liegende Exklaven eines Staates durch Eisenbahnen mit dem Mutterlande verbunden sind. Die Aufrechterhaltung des Verkehrs und die Erzielung entsprechender Übereinkommen sind in diesen Fällen über die allgemeinen Verkehrsfragen hinaus Voraussetzung der Lebensfähigkeit solcher Exklaven. Das hat sich vor allem in der Notwendigkeit einer entsprechenden Regelung für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reiche gezeigt.

Ein neuerer Fall des mehrmaligen Durchschneidens der deutschen Reichsgrenze durch eine Eisenbahnlinie hat die Anregung zu dieser Arbeit gegeben. Am 1. Januar 1936 ging die kurze Meldung durch die Presse, daß der Eisenbahnbetrieb auf der Strecke von Merzig (Saar) nach Betellainville (Frankreich) zwischen Mondorf (Saar) und Waldwiese eingestellt sei. Schon ein Jahr vorher war diese im Saarlande liegende Strecke der Gegenstand eingehender Erörterungen anläßlich der in Basel abgehaltenen internationalen Besprechungen zur Durchführung der Rückgabe des Saargebietes. Es handelt sich bei diesem in der Arbeit noch näher erörterten Fall um einen Tunnel auf der Strecke von Merzig nach Waldwiese. Die Bahn durchschneidet hier zwischen Mondorf (deutsch) und Waldwiese (französisch) von Osten kommend einen aus dem französischen Staatsgebiet nasenförmig hervorspringenden Gebietsteil, um nach weiterem Verlauf durch deutsches Gebiet dann endgültig auf französisches (vormals lothringisches) Gebiet überzugehen.[1]) Der Tunnel umfaßt nun die gesamte, durch das nasenförmige französische Gebiet hindurchführende Strecke und darüber hinaus auf beiden Seiten ein Stück deutschen Gebietes, so daß sich sowohl Eingang wie Ausgang des Tunnels auf deutschem, das mittlere Tunnelstück von etwa 500 m Länge dagegen auf französischem Boden befinden.

Wegen seiner besonderen Eigenart versprach dieser Fall für eine Untersuchung interessante Ergebnisse, insbesondere bei einem Vergleiche mit ähnlich gelagerten Beispielen, denn daraus lassen sich für die Regelung kommender Fälle und für eine Vereinheitlichung der vorhandenen zwischenstaatlichen Vereinba-

[1]) Vgl. Anlage Nr. 5b.

rungen Anregungen entnehmen, die dem weiteren Ausbau internationaler Verkehrsbeziehungen dienlich sind. Die Arbeit will deshalb mit einer Untersuchung der an Deutschlands Grenzen vorhandenen Beispiele und mit einer Darstellung der dabei jeweils getroffenen internationalen Vereinbarungen einen Beitrag liefern zu einem Teile des Völkerrechts, der vielfach noch nicht die genügende Beachtung findet, nämlich dem internationalen Eisenbahnrecht.

Es soll dabei in dieser Arbeit nicht eine ausführliche Darstellung der langen Reihe von internationalen Eisenbahnabkommen über Personen- und Güterverkehr, über technische Einheit und alle verwandten Gebiete gegeben werden, die zwar gemeinhin als internationales Eisenbahnrecht bezeichnet werden, die aber diesen Begriff durchaus nicht erschöpfen. Es soll vielmehr bewußt von dem durch diese Abkommen geschaffenen Zustand ausgegangen werden, um einmal, abgesehen von all den technischen Regelungen und dem völkerrechtlichen Verfahren, das zu solchen Regelungen bei der Herstellung internationaler Eisenbahnverbindungen dient,[1]) auf jene den Einzelfall regelnden zwischenstaatlichen Übereinkommen einzugehen, die geschlossen sind, um den tatsächlich geschaffenen Zustand zu erhalten.

Diese einleitenden Bemerkungen können — und das muß wegen der völkerrechtlichen Natur der zu besprechenden Bestimmungen besonders betont werden — nicht ohne einen Hinweis darauf abgeschlossen werden, daß alle internationalen Vereinbarungen seit dem Kriegsende durch den sogenannten Versailler Friedensvertrag beschattet sind. Das ist gerade für die Bestimmungen hoheitsrechtlicher Art von so einschneidender Bedeutung, weil die gesamte vor dem Versailler Vertrag entstandene Literatur selbstverständlich bewußt oder unbewußt von der damaligen uneingeschränkten Weltmachtstellung des Deutschen Reiches ausging, und weil alle das Deutsche Reich betreffenden Fragen nur von dem Standpunkt einer völligen Gleichberechtigung aus angefaßt wurden.

Daß der Versailler Vertrag das grundlegend änderte und Deutschland in die Rolle eines den zügellosen Wünschen der Siegerstaaten fast willenlos nachkommenden Staates zweiter Klasse herabzwang, zeigt sich auch gerade auf dem zu besprechenden Gebiete, vielleicht deutlicher als auf manchem anderen. Das rein machtmäßige Verhältnis ist also unlöslich mit einer Unzahl juristischer Fragen verknüpft, der Inhalt und die Auslegung aller von einem Staate abgeschlossenen Verträge sind an seiner jeweiligen Machtstellung orientiert. Diese Tatsache muß unabhängig von jeder Lehrmeinung als feststehend angesehen werden. Aus ihr lassen sich wertvolle Erkenntnisse ziehen, insbesondere für den hier eine so große Rolle spielenden Begriff der Staatshoheit.

[1]) Vgl. dazu die ausführliche Arbeit von Kopp.

I.

Die Durchzugsstrecken und die über sie abgeschlossenen Staatsverträge

Bei der Behandlung der unter den Grenzeisenbahnen Deutschlands vorhandenen Durchzugsstrecken an Hand der über sie geschlossenen Abkommen ist es zweckmäßig, die vorhandenen Fälle mit Rücksicht auf den Inhalt der diesbezüglichen Regelungen und der daraus zu ziehenden Schlüsse in zwei Gruppen zu teilen: Einmal jene Durchzugsstrecken betreffenden Grenzfragen, deren zwischenstaatliche vertragliche Regelung unabhängig von dem Versailler Vertrag erfolgt ist, und zum zweiten alle die Fälle, die sich auf Grund des Versailler Vertrages an Deutschlands Grenzen neu ergeben haben. Begonnen werden soll, schon aus geschichtlichen Gründen, mit den auf die Zeit vor 1919 zurückgehenden Beispielen.

1. Teil

Durchzugsstrecken, die nicht unter Einfluß von Versailles stehen

1. Kapitel

Die Bahnstrecken an der Schweizer Grenze von Basel über Waldshut, Schaffhausen nach Konstanz

§ 1

Die geschichtliche Entwicklung

Bei einer Betrachtung des reinen Textes eines über Eisenbahnfragen geschlossenen Staatsvertrages wird es sich stets zeigen, daß der Vertragswortlaut allein nicht immer geeignet ist, alle entstehenden Fragen zu beantworten. Das ändert sich, sobald man die Vorgeschichte des betreffenden Vertrages dazunimmt und somit die Möglichkeit hat, das Wachsen der einzelnen Bestimmungen aus den vorausgehenden Beratungen, Vorschlägen und Notwendigkeiten zu verfolgen. Gerade bei internationalen

Übereinkommen ist die Kenntnis der geschichtlichen Entwicklung unerläßlich für deren volles Verständnis. Es soll deshalb bei den einzelnen Durchzugsstreckenabkommen und somit auch bei den Staatsverträgen mit der Schweiz ein geschichtlicher Rückblick vorangestellt werden.

Bereits im Jahre 1852 schloß die Schweiz mit dem damaligen Großherzogtum Baden einen Vertrag über die sowohl badisches wie schweizerisches Gebiet berührende rechtsrheinische Bahnstrecke.[1]) Es handelt sich dabei um den „Vertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Großherzogthum Baden, betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet", abgeschlossen den 27. Juni und 11. August 1852, ratifiziert den 17. und 21. März 1853.[2]) Dieser Vertrag wurde ergänzt durch den „Vertrag zwischen der schweiz. Eidgenossenschaft, bezw. dem Kanton Schaffhausen und dem Großherzogthum Baden, betreffend die Weiterführung der großherzoglich-badischen Staatseisenbahn durch den Kanton Schaffhausen", abgeschlossen „am 30. Christmonat 1858, ratifiziert von der Schweiz den 2. Hornung 1859, von Baden den 3. Hornung 1859".[3])

Beide Verträge, insbesondere aber der erstere als Hauptvertrag, regeln alle aus dem mehrmaligen Wechsel der Eisenbahnlinie von dem einen Staatsgebiet ins andere sich ergebenden Fragen mit einer Sorgfalt und Ausführlichkeit, die richtungsweisend für alle späteren und allgemeiner gehaltenen derartigen Abkommen wurde. Es verlohnt deshalb, diese auch heute noch nach dem Übergang der badischen Staatsbahnen auf das Reich und die Reichsbahn für letztere als Rechtsnachfolgerin gültigen Vereinbarungen einer eingehenden Betrachtung zu unterziehen.

Dabei ist hier von ganz besonderem Interesse, wie es überhaupt zu diesem Vertrage zwischen Baden und der Schweiz gekommen ist, da gerade die in diesem Falle dem Vertragsschluß voraufgehenden Ereignisse so typisch und lehrreich sind, daß daraus für das Verständnis aller weiteren Fälle Nutzen gezogen werden kann.

Die Anregung zu dem Vertrage ging von Baden aus. Baden baute damals eine Eisenbahn von Mannheim in Richtung Basel und beabsichtigte, diese Linie über Basel und Schaffhausen nach Konstanz weiterzuführen. Dem stand jedoch entgegen, daß das Gebiet von Basel und um Schaffhausen schweizerisch war. Es gab also nur zwei Möglichkeiten, entweder durch Umgehung dieser Gebiete eine nur auf badischem Boden liegende Bahn zu bauen oder mit der Schweiz bezüglich der Durchfahrung ihrer Gebietsteile eine entsprechende Vereinbarung zu treffen.

Wie es zu letzterer Lösung gekommen ist und welche Schwie-

[1]) vgl. Anlage 5a.
[2]) AS a. F. 3, S. 438.
[3]) AS a. F. 6 S. 204.

rigkeiten dabei zu überwinden waren, schildert sehr anschaulich die „Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die mit dem Großherzogthum Baden abgeschlossenen Eisenbahn- und Zollverträge" vom 11. August 1852.[1])

Danach hat Baden von vornherein darauf hingewiesen, daß es zwar von einer unmittelbaren Verbindung mit Basel erhebliche Vorteile erwarte, daß es aber gegebenenfalls auch von der Umgehung schweizerischen Gebietes Gebrauch machen werde. Diese Möglichkeit zur Vermeidung von Gebietshoheitskonflikten war in diesem besonderen Falle auf Grund der geographischen Verhältnisse auf dem rechten Rheinufer vorhanden. Es war damit eine einfache, wenn auch nicht als erstrebenswert anzusehende Lösung gegeben. Schon hier sei darauf hingewiesen, daß sich eine derartige Möglichkeit zur Vermeidung von Schwierigkeiten nicht immer ergibt. Wir werden noch sehen, daß gelegentlich infolge der ungünstigen Bodenverhältnisse — z. B. bei Gebirgsbahnen — Berührungen eines fremden Staatsgebietes zwangsläufig mit dem Bau einer Bahn verbunden sind. Ebenso kann es sein, wenn über eine bereits bestehende Bahnlinie neue Staatsgrenzen gelegt werden.

Daß Baden bei dem Bau seiner Bahnlinie nicht zu Umgehungen gezwungen war, sondern die geplante Linienführung durch Abschluß eines Staatsvertrages erreichen konnte, beruht auf dem Entgegenkommen der Schweiz. Dieses Entgegenkommen war das Ergebnis reiflicher Überlegungen.

Zunächst erschien es bei den damaligen Verhandlungen fast unmöglich, zu einer Verständigung zu kommen, da jeder der beiden Vertragspartner glaubte, das größere Opfer bringen zu müssen. Die Erwägungen, die dabei angestellt wurden, nämlich auf seiten Badens, „daß es auf s e i n e Kosten und s e i n e Gefahr einem Theile der Schweiz den Genuß des neuen Verkehrsmittels verschaffe, und hinwieder der Schweiz, daß sie in einem gewissen Sinne einen Theil ihres Gebietes an Baden zum Vortheile von letzterem preisgebe",[2]) finden sich mehr oder weniger betont bei dem Abschluß aller späteren derartigen Verträge.

Den Ausschlag zugunsten des Staatsvertrages gaben dann in der Schweiz die Überlegungen, daß die Bahn für die Schweiz insofern wertvoll sei, als damit der Anschluß an die Schweizer Eisenbahnen geschaffen und dadurch handelspolitische Vorteile erreicht seien. Je zahlreicher derartige Beziehungen seien, desto freundlicher seien auch die gegenseitigen Verhältnisse. In Anbetracht dessen, daß die Bahn eine Wohltat für die Grenzbewohner sei und daß bisher ja auch schon auf den Straßen ein Transit bestanden habe, sei die Bahn sogar zu begrüßen.

Daß man sich damals in den beteiligten Kreisen der Bedeutung solcher Vereinbarungen bewußt war, zeigen die für das Jahr

[1]) BBl. 1852 III S. 82ff.
[2]) BBl. 852 III S. 85.

1852 erstaunlich weitsichtigen Worte der Botschaft, in der der Erwartung Ausdruck gegeben wird, „daß infolge des Baues und Betriebes der Eisenbahn die Schranken nach und nach wieder fallen, welche die Ungunst der Zeit und politische Mißverhältnisse aufgerichtet haben". Und insbesondere: „Wenn wir in dieser Beziehung auf eine Besserung der Verhältnisse hoffen, so stützen wir uns auf die allerwärts gemachte Erfahrung, daß namentlich die großartigen Verkehrsmittel der Neuzeit es sind, welche die zwischen den Völkern aufgerichteten Schranken mit unwiderstehlicher Gewalt niederwerfen."[1])

Zum Abschluß dieser Bemerkungen über die Vorgeschichte des Abkommens sei noch darauf hingewiesen, daß auch der militärische Wert der neuen Bahnlinie Gegenstand der Erörterungen war. Es wurden hier jedoch von seiten der Schweiz keine Bedenken erhoben, denn „den Werken des Friedens gegenüber müssen gewiß die Rücksichten für die Zeiten des Krieges auf das kleinste Minimum beschränkt werden".[2]) Man gab diese Erklärung allerdings erst ab, nachdem man auf Grund eingehender Prüfung zu der Überzeugung gelangt war, daß die Bahn tatsächlich keinerlei strategischen Wert für die Schweiz hatte. Die Schweiz hielt die Linienführung sogar für vorteilhaft, da im Kriegsfalle die Bahn für deutsche Truppentransporte leicht unterbrochen werden könne, während das bei einer durch nur badisches Gebiet verlaufenden Bahn nicht ohne weiteres möglich sei.

Unterziehen wir nun den auf Grund dieser Erwägungen geschlossenen Staatsvertrag einer eingehenden Betrachtung.

§ 2

Der Inhalt der Staatsverträge

Der die durch den Kanton Schaffhausen führende Eisenbahnlinie im wesentlichen behandelnde Hauptvertrag vom 27. Juli bzw. 11. August 1852[3]) enthält der Eigenart und dem Umfange der zu lösenden Aufgabe entsprechend mehrere Gruppen von Einzelregelungen.

Zunächst überläßt die schweizerische Eidgenossenschaft dem Großherzogtum Baden Bau (Art. 1) und Betrieb (Art. 9) der Bahnlinie. Beides geschieht „unter ausdrücklicher Wahrung ihrer Hoheitsrechte sowie derjenigen der Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen" (Art. 1 und 9). Dieser Betonung der Aufrechterhaltung der territorialen Hoheit entspricht die Bestimmung (Art. 3), daß Baden sich über die ihm an sich überlassene „Zugsrichtung, Lage der Bahnhöfe, gesamte Anlage und Beschaffenheit der Bahn" mit den Kantonen zu verständigen habe. Aus der Auf-

[1]) BBl. 1852 III. S. 87.
[2]) BBl. 1852 III S. 88.
[3]) AS a. F. 3 S. 438.

rechterhaltung der Staatshoheit folgt auch das Aufsichtsrecht der Kantone über die Bauausführung sowohl in sicherheitspolizeilicher Beziehung wie auch hinsichtlich der Einhaltung der vereinbarten Grundsätze und Pläne (Art. 5).

Eine Einschränkung der Hoheitsrechte im Interesse des Zustandekommens des Bahnbaues gesteht die Schweiz aber insoweit zu, als die zollfreie Einführung der Baumaterialien gestattet wird (Art. 13) und Baden sowie seine Bediensteten grundsätzlich von Abgaben an die Schweiz befreit sind (Art. 11).

Bei der nun folgenden Gruppe von Vorschriften über den Betrieb der fertigen Bahn kommt der Grundsatz der Aufrechterhaltung der territorialen Hoheit wieder voll zur Geltung. Wenn die Schweiz den ungestörten und ungehinderten Betrieb der auf schweizerischem Gebiet befindlichen Bahnstrecken Baden überläßt (Art. 9), so ist das keine Einschränkung ihrer Hoheitsrechte, sondern vielmehr ein Hinweis darauf, da im unmittelbaren Anschluß ebenfalls im Art. 9 gesagt wird, daß Baden für jeden Übergriff auf seine in der Schweiz belegenen Strecken Anspruch auf „unverweilten gesetzlichen Schutz der betreffenden schweizerischen Behörden" habe. Um jeden Zweifel an den Hoheitsbefugnissen der Schweiz auszuschalten, ist deshalb besonders gesagt, daß die Schweizer Beamten zu allen Anlagen der Bahn Zutritt haben, daß sie nur, da eine einheitliche Betriebsführung das nicht zuläßt, keine Anordnungen treffen dürfen (Art. 26).

Von weiteren Bestimmungen über den Betrieb selbst sind erwähnenswert die Meldepflicht der in der Schweiz tätigen badischen Angestellten bei den zuständigen Schweizer Behörden sowie eine Verpflichtung Badens, zu Schrankenwärter- und ähnlichen Diensten auch Schweizer Staatsangehörige heranzuziehen (Art. 28). Endlich sei noch auf die ungewöhnliche Berechtigung sowohl Badens wie der Schweiz hingewiesen, die im Schweizer Gebiete liegenden Bahnhöfe aus sicherheits- oder gesundheitspolizeilichen Gründen für den Zu- und Abgang zu sperren (Art. 33), so daß Baden in solchen Fällen seine Züge ohne Aufenthalt durchfahren kann bzw. muß.

Tariflich besteht territoriale Tarifhoheit, aber es ist ein gegenseitiger Verzicht auf den Bezug von Transitgebühren oder sonstigen Auflagen von Personen, Gütern und anderen Gegenständen vereinbart (Art. 12). Auch steht Baden ein unentgeltlicher Posttransit durch das Schweizer Gebiet zu (Art. 17).

Neben diesen bisherigen sich nur auf Bau und Betrieb beziehenden Bestimmungen regelt eine weitere Hauptgruppe von Artikeln die Frage, welche gesetzlichen bzw. polizeilichen Befugnisse den Vertragspartnern zustehen. Richtschnur für die Regelung ist wiederum der Grundsatz unbedingter Territorialhoheit: Für alle Vergehen und Verbrechen innerhalb der Schweiz gelten die Gesetze und Verordnungen des betreffenden Schweizer Kantons. Die Schweizer Polizei und die Schweizer Gerichte sind zuständig

(Art. 23). „Für Anlage und Betrieb der Eisenbahn auf schweizerischem Boden und alles darauf Bezug habende ist die Eisenbahnverwaltung den schweizerischen, sowohl richterlichen als sonstigen Behörden, nach Maßgabe der Gesetze und Verordnungen unterworfen.

Zu diesem Ende können richterliche und sonstige Notifikationen und Anzeigen der Bahnverwaltung in den Bahnhöfen zu Basel und Schaffhausen gültig zugestellt werden" (Art. 40).

Aus dieser unbedingten Justizhoheit folgt, daß die Schweizer Behörden die Verhaftung eines auf der Bahn innerhalb des schweizerischen Gebietes angestellten Eisenbahnbediensteten wegen Vergehen oder Verbrechen verfügen können. Diese Berechtigung ist allerdings im Interesse der ungestörten Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes insoweit eingeschränkt, als dabei gehörige Rücksicht auf die Erfordernisse des Eisenbahndienstes genommen und die zunächst vorgesetzte Eisenbahnbehörde sogleich von der Verhaftung in Kenntnis gesetzt werden muß (Art. 27).

Gleichfalls dem Interesse der einheitlichen Durchführung des Betriebes dienen als Ausfluß der Betriebsüberlassung an Baden die Bestimmungen, daß die Handhabung der Bahnpolizei auf der gesamten Strecke, also auch auf schweizerischem Gebiet, von den Angestellten der Bahnverwaltung ausgeübt wird (Art. 24). Trotzdem muß Baden der Schweiz als der Hoheitsträgerin die Bahnpolizeivorschriften mitteilen und, wenn ein Anlaß zur Erinnerung dagegen besteht, sich mit ihr verständigen (Art. 25). Kommt in diesen Fällen wie auch in allen anderen sonstigen Punkten des Staatsvertrages eine Einigung zwischen der Schweiz und Baden nicht zustande, so hat ein Schiedsgericht zu entscheiden (Art. 41).

Zum Abschlusse aller bisher genannten und von dem Grundsatze der Staatshoheit der Schweiz erfüllten Bestimmungen sei noch ein Artikel genannt, der, obwohl er nicht praktisch geworden, ebenfalls eine Bestätigung des Grundsatzes enthält, nämlich der Art. 38, in welchem der Schweiz das Recht vorbehalten bleibt, nach 25jährigem Bestehen der Bahn mit 5jähriger Kündigungsfrist das Eigentum und den Selbstbetrieb einer oder sämtlicher auf ihrem Gebiete befindlichen Bahnstrecken an sich zu ziehen. Die Folge ist allerdings dann eine recht ausführlich geregelte Entschädigungspflicht.

Deutlicher kann kaum der Wille einer Regierung auf Durchführung eines strengen Territorialprinzips zum Ausdruck kommen.

Um so eigenartiger mutete es daher an, wenn sich in demselben Vertrage eine bisher absichtlich nicht erwähnte Anzahl von Bestimmungen findet, aus denen gerade das Gegenteil, nämlich eine verhältnismäßig starke Einschränkung der Staatshoheit hervorgeht, wenn dieses Zugeständnis auch auf Gegenseitigkeit be-

ruht. Gemeint sind damit die Vorschriften des Art. 32 über das militärische Durchfahrtrecht.

Wenngleich die Bestimmungen aus politischen Gründen — Auflösung des vormaligen Deutschen Bundes, neuere Militärbündnisse Badens, die Schwierigkeiten von 1870 und schließlich der Weltkrieg — am 9./19. Juli 1867[1]) und 18./24. Januar 1898[2]) aufgehoben wurden, war ihre ursprüngliche Fassung gerade mit Rücksicht auf moderne Verhältnisse (Korridor) so instruktiv, daß eine Darstellung notwendig erscheint.

Art. 32 lautete:

Die Eisenbahn von Haltingen nach dem Bodensee kann zum Transport von deutschen Bundestruppen von badischem Gebiet über Schweizer Territorium nach badischem Gebiet, sowie von eidgenössischen Truppen von schweizerischem Gebiet über badisches Territorium nach schweizerischem Gebiet jeweils unter folgenden Bestimmungen benutzt werden:

a) Die betreffende Kreis- oder Kantonsregierung, durch deren Gebiet der Durchgang stattfinden soll, muß in der Regel 24 Stunden, in dringenden Fällen aber, wo tunlich, mindestens 6 Stunden vorher davon in Kenntnis gesetzt werden.

b) Die Bahnzüge, mit welchen Truppen befördert werden, haben ohne Anhalten durch das resp. fremde Gebiet durchzugehen, und es sollen mit einem Zuge nicht mehr als 1000 Mann oder eine Batterie Artillerie nebst Bedeckung von einer Kompanie oder Schwadron befördert werden.

c) Beide Kontrahenten behalten sich überdies vor, solche Truppentransporte auf ihrem resp. Gebiete gutfindenden Falls durch einen Kommissär begleiten zu lassen.

Ein gleiches Recht ist den betreffenden Kantonsregierungen vorbehalten.

d) Die Truppen haben das fremde Gebiet mit ungeladenem Gewehr, abgelegter Munition, ohne aufgepflanztes Bajonett, fliegende Fahnen und klingendes Spiel zu passieren.

e) Einzelne Militärs und Abteilungen von nicht mehr als 30 Mann können mit jedem Zuge ohne weitere Anzeige befördert werden.

f) ... (Einzelheiten über Taxen usf.)

Der Transport von Truppen über die Bahnstrecken auf schweizerischem bzw. großherzoglichem Gebiet kann von der schweizerischen in der gleichen Weise wie von der großherzoglichen Regierung untersagt werden, wenn dadurch die Neutralität der Schweiz oder des Großherzogthums Baden gefährdet würde.

Der Inhalt dieser Bestimmungen, die das Durchpassieren von nicht unbeträchtlichen Truppenteilen (1000 Mann in einem Zuge ist für 1852 verhältnismäßig viel) durch fremdstaatliche Gebietsteile gestatten, kann nur als eine tatsächliche Hoheitsbeschränkung beider Teile angesehen werden. Erklärlich ist diese für die damalige Zeit und wegen ihres Gegensatzes zu dem übrigen Inhalt des Abkommens erstaunliche Regelung nur damit, daß die Schweiz in der ihr Baden gegenüber zukommenden Berechtigung einen erheblichen Vorteil insofern sah, als sie die im Vergleich zu den von Baden zu durchfahrenden kleinen Schweizer Gebiets-

[1]) AS a. F. 9 S. 79.

[2]) AS 16 S. 576.

teilen ungleich längeren Strecken deutschen Gebietes mit Militärzügen befahren durfte, während Baden andererseits im Interesse des Zustandekommens des Bahnbaues Bedenken bezüglich seiner Hoheit zurückstellte.

Die geschichtliche Entwicklung brachte dann aber bald so viele Schwierigkeiten mit sich, daß die Schweiz die Regelung als nachteilig empfand und auf ihr Bestreben 1867 schon die Bestimmungen im wesentlichen aufgehoben wurden.[1])

Bei dieser Regelung ist es dann bis heute geblieben. Trotzdem haben sich die ursprünglichen Bestimmungen über den Militärverkehr als brauchbar erwiesen und haben als Beispiel für ähnliche Verhältnisse in anderen Abkommen gedient.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, daß infolge der eigenartigen Grenzführung der Schweizer Grenze nicht nur die deutsche Durchzugsstrecke durch den Kanton Schaffhausen besteht, sondern daß umgekehrt Deutschland auch der Schweiz auf einer kurzen schweizerischen Durchzugsstrecke ähnliche Vergünstigungen gewährt. Es handelt sich hierbei um die von Schaffhausen südwärts nach Eglisau und Bülach führende Linie, die zwischen den Orten Altenburg-Rheinau und Lottstetten deutsches Gebiet durchzieht. Hier ist in dem ohnehin schon zollfreien badischen Zollausschlußgebiete bei Jestetten der Paßzwang für den Durchgangsverkehr aufgehoben. Auch der Schweizer Durchgangsverkehr durch Konstanz auf der Linie Schaffhausen—Konstanz—Romanshorn ist frei von deutscher Paß- und Zollkontrolle.

Als Besonderheit ist zu verzeichnen, daß auch auf deutschem Gebiet in beiden Fällen die Tarife und Betriebsvorschriften der betriebsführenden Schweizer Bundesbahnen gelten.[2])

2. Kapitel

Die über die deutsch-tschechoslowakische Grenze führenden Eisenbahndurchzugstrecken

§ 1

Allgemeines

Es ist in der Eigenart der auf den böhmischen Randgebirgen laufenden tschechoslowakischen Grenze begründet, daß die dort hinüberführenden Eisenbahnlinien nicht geradlinig verlaufen, sondern oft wegen der zu überwindenden Steigungen erhebliche Kurven und Schleifen aufweisen. Da andererseits auch die Staatsgrenze vielgestaltig und unruhig hin- und herläuft, sind gleich an einer ganzen Anzahl von Stellen Fälle mehrfacher Überschnei-

[1]) Dazu im einzelnen Becker von Ennenda, Die Rechtsverhältnisse an der Schweizergrenze S. 152.

[2]) Vgl. im einzelnen dazu Laumann a. a. O. S. 43.

dung einzelner Eisenbahnlinien durch die Grenze entstanden. Es handelt sich dabei um folgende fünf Fälle:[1])

1. zwischen den Stationen Jakobsthal und Strickerhäuser der Strecke Hirschberg—Polaun,
2. die Strecke Zittau—Warnsdorf (tschechisch)—Eibau zwischen den Stationen Groß-Schönau und Rumberg,
3. die Strecke Zittau—Ebersbach zwischen den Stationen Neugersdorf und Ebersbach und westlich von Ebersbach,
4. die Strecke Kupferhammer/Grünthal—Deutschneudorf zwischen den Stationen Kupferhammer/Grünthal und Niederlochmühle,
5. die Strecke von Adorf nach Franzensbad und Eger zwischen den Stationen Raun und Radiumbad Brambach (zweimal) und zwischen den Stationen Radiumbad Brambach und Schönberg.

Dazu kommen die von der Deutschen Reichsbahn betriebenen durch tschechisches Gebiet führenden Strecken von Adorf, Hof, Marktredwitz und Wiesau einerseits nach Franzensbad und Eger andererseits.

Fast alle genannten Strecken sind sehr alt. Die die einzelnen Linien betreffenden Staatsverträge sind in den Jahren 1863 bis 1899 zwischen dem damaligen Österreich und den deutschen Einzelstaaten Preußen, Sachsen und Bayern geschlossen worden. Lediglich die Strecke durch das Schweinitztal nach Deutschneudorf war erst im Jahre 1927 Gegenstand eines Staatsvertrages mit der Tschechoslowakei.

Alle Verträge aus der Zeit vor 1919 sind durch die Neuordnung in den ehemaligen österreichischen Landen mit dem Entstehen eines tschechoslowakischen Staates grundsätzlich außer Kraft getreten. Etwas Neues trat zunächst nicht an ihre Stelle. Der Betrieb wurde vielmehr im beiderseitigen Einvernehmen weiterhin so gehandhabt wie nach der früher gültigen Regelung, indem die Tschechoslowakei an die Stelle Österreichs und das Deutsche Reich bzw. die Deutsche Reichsbahn an die Stelle der früheren Länder traten.

Nach langjähriger Vorbereitung und mühseligen Verhandlungen ist es dann zu einem neuen Staatsvertrage gekommen. Man hat dabei aus der Erwägung heraus, daß bei der großen Zahl von Grenzübergängen eine einheitliche Regelung zweckmäßig sei, nur einen generellen Vertrag geschlossen. Der „Vertrag zwischen dem Deutschen Reiche und der Tschechoslowakischen Republik wegen Regelung der Verhältnisse der über die deutsch-tschechoslowakische Grenze führenden Eisenbahnen“ nebst einem Schlußprotokoll ist am 25. Juli 1931 in Prag von Bevollmächtigten des Deutschen Reiches und der Tschechoslowakischen Republik unterzeichnet worden. Nach einer Pause von nahezu weiteren sechs

[1]) Vgl. Anlage 3 und 4.

Jahren sind der Vertrag und das dazugehörige Schlußprotokoll ratifiziert worden.[1]) Der im Artikel 61 des Vertrages vorgesehene Austausch der Ratifikationsurkunden hat am 10. Februar 1937 in Berlin stattgefunden. Der Vertrag ist am 25. Februar 1937 in Kraft getreten.

Der Vertrag, der im Gegensatz zu der vorhergehend geschilderten ältesten diesbezüglichen Regelung das modernste Beispiel dieser Art von Staatsverträgen darstellt, ist ein lehrreiches Beispiel für die Lösung schwieriger Verkehrsfragen im Wege verständnisvoller Zusammenarbeit. Er gebraucht als erster Staatsvertrag das Wort „Durchzugsstrecken" und gibt für sie eine durchaus brauchbare vom Einzelfalle losgelöste generelle Regelung. Charakteristisch für die Grundeinstellung der Vertragschließenden ist die starke Ausprägung des Territorialitätsprinzips und als Auswirkung davon die Tendenz, größere Betriebsrechte eines Staates auf dem Gebiete des Nachbarstaates möglichst nach dem Ablauf einer gewissen Zeit zu beseitigen.

§ 2

Der neue generelle Staatsvertrag

Da der Staatsvertrag in fast allen seinen Bestimmungen eine Kodifizierung des seit 1919 ungeregelten, aber nach Maßgabe der früher abgeschlossenen Vereinbarungen gehandhabten Zustandes darstellt, ist es nicht nötig, diese früheren Bestimmungen näher auf ihren Inhalt zu untersuchen. Dieses wäre auch gar nicht durchweg möglich, da ein Teil dieser Verträge überhaupt nicht veröffentlicht ist.

Der Vollständigkeit halber seien hier aber die Daten und, soweit bekannt, die Fundstellen dieser Staatsverträge genannt.

1. Für die Strecke Hirschberg—Polaun galt der Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn wegen Herstellung der Eisenbahnverbindung von Tannwald nach Petersdorf vom 5. November 1898.[2])
2. Für die Strecke von Zittau nach Ebersbach über Warnsdorf und die dort liegenden Durchzugsstrecken galt ein Vertrag vom 29. September 1869 zwischen Sachsen und Österreich.[3])
3. Für die Strecke Kupferhammer/Grünthal—Deutschneudorf galt der neuere Vertrag vom 13. Dezember 1927,[4]) geschlossen zwischen dem Deutschen Reich und der Tschechoslowakei, der als einziges der Abkommen neben dem neuen Staatsver-

[1]) Vgl. Bekanntmachung über den deutsch-tschechoslowakischen Vertrag wegen Regelung der Verhältnisse der über die deutsch-tschechoslowakische Grenze führenden Eisenbahnen, vom 12. Februar 1937. RGBl. 1937 II S. 55.

[2]) RGBl. 1899 S. 533.

[3]) Nicht veröffentlicht.

[4]) RGBl. 1927 II S. 1121.

trage insoweit in Geltung bleibt, als nicht generelle Regelungen in dem Staatsvertrage erfolgt sind.

4. Für die Strecken im Bezirke Eger galten folgende Abkommen:
   a) Für die tschechische Strecke von Asch nach Adorf ein Vertrag vom 27. November 1898 zwischen Sachsen und Österreich,[1])
   b) für die deutsche Strecke von Adorf über Voitersreuth nach Eger ein Abkommen vom 30. November 1864 zwischen Sachsen und Österreich,[2])
   c) für die deutsche Strecke von Hof über Asch nach Franzensbad und Eger ein Abkommen vom 17. Juni 1863 zwischen Bayern und Österreich,[3])
   d) für die deutsche Strecke von Marktredwitz über Schirnding nach Eger ein Abkommen zwischen Bayern und Österreich vom 16. Mai 1877,[4])
   e) für die deutsche Strecke von Wiesau über Waldsassen nach Eger ein Abkommen zwischen Bayern und Österreich vom 17. Juni 1863.[5])

Alle diese Abkommen enthalten abgesehen von Einzelregelungen, die sich aus der geographischen Verschiedenheit ergeben, den auch in dem neuen Staatsvertrage zum Ausdruck kommenden Grundsatz der unbedingten Aufrechterhaltung der jeweiligen territorialen Hoheitsbefugnisse. Das ist fast überall in etwa den gleichen Worten zum Ausdruck gebracht. Als Beispiel dafür soll hier nur auf den Wortlaut des Art. 4 des Staatsvertrages über die Schweinitztalbahn nach Deutschneudorf von 1927 hingewiesen werden: „Für die in der Tschechoslowakischen Republik gelegenen Bahnstrecken bleibt die volle Staatshoheit mit Einschluß der Justiz- und Polizeigewalt der Territorialregierung sowie überhaupt die Rechtsverbindlichkeit sämtlicher auf diesem Gebiete geltenden Gesetze, Verordnungen und Vorschriften, soweit keine ausdrückliche Ausnahme getroffen wird, bestehen." Diese gleiche Grundeinstellung hat der neue Vertrag von 1931.

Betrachten wir die 61 Artikel dieses Abkommens näher, so ergeben sich daraus zwei überraschende Feststellungen: Einmal die, daß der Vertrag keine umfassende Regelung des Eisenbahnverkehrs insofern gibt, als er sich auf zwar grundlegende, aber der Erweiterung durch andere Abkommen fähige Bestimmungen beschränkt. Diese Regelung folgt der Erkenntnis, daß bei Grenzeisenbahnen infolge der großen Verschiedenheit der Fälle eine Einzelregelung unvermeidbar ist und daß weiterhin sich das Eisenbahnwesen mit allen Nebengebieten seiner Natur ent-

[1]) Sächs. Ges. u. VOBl. 1899 S. 6.
[2]) Sächs. Ges. u. VOBl. 1865 S. 62.
[3]) Österr. RGBl. Nr. 71 von 1863.
[4]) Nicht veröffentlicht.
[5]) Österr. RGBl. Nr. 71 von 1863.

sprechend in einer ständigen Entwicklung befindet. Zum zweiten aber überrascht der Vertrag dadurch, daß er in die bestehenden Betriebsrechte der deutschen Eisenbahnen im Bezirk Eger eingreift und diese zeitlich befristet mit dem Ziele, spätestens 1998 hier eine rein tschechoslowakische Betriebsführung einzurichten. Diese unten näher zu erläuternden Vertragsbestimmungen sind wiederum ein Einfluß jener Bestrebungen, die auf möglichst reine Durchführung des Territorialitätsprinzips hinzielen.

Zunächst sollen jedoch die einleitenden Bestimmungen des Vertrages über sein Verhältnis zu anderen Verträgen erwähnt werden. Hier ist gesagt, daß außer den Bestimmungen des Vertrages noch „die jeweils gültigen Bestimmungen der zwischen den Vertragsteilen oder den deutschen und den tschechischen Eisenbahnverwaltungen abgeschlossenen Verträge und vereinbarten Tarife sowie diejenigen internationalen Übereinkommen, denen die Vertragsteile beigetreten sind, und schließlich die Gesetze und Vorschriften eines jeden Staates auf seinem Gebiete, soweit dieser Vertrag nicht abweichende Bestimmungen enthält", Anwendung finden (Art. 1). Primär gilt also der Vertrag, sekundär das übrige staatliche und zwischenstaatliche Recht. Primär gelten aber auch, und das ergibt sich aus dem Rahmencharakter des Vertrages, die zu seiner Ergänzung abgeschlossenen Übereinkommen. Der Vertrag bestimmt dazu selbst, daß für alle deutsch-tschechoslowakischen Übergangsbahnhöfe (es sind nach Art. 12 insgesamt 33) und die dazugehörigen Grenzanschlußstrecken in Ergänzung und Beachtung des Staatsvertrages je ein besonderes Übereinkommen abzuschließen sei, das die besonderen Verhältnisse des Grenzüberganges zu regeln habe. Diese Abkommen müssen von den beiderseitigen Eisenbahnzentralinstanzen genehmigt werden (Art. 14).

Auch für die Ausgestaltung dieser Einzelabkommen trifft der Staatsvertrag genaue Bestimmungen. In ihnen sind die Eigentums- und Benutzungsverhältnisse der Anschlußstrecken und des Übergangsbahnhofes genau zu beschreiben und in den Bahnhofs- und Streckenplänen mit der Natur übereinstimmend darzustellen und zu erläutern sowie Bestimmungen über die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der betreffenden Anlagen (mit Einschluß der Ausstattungsgegenstände) wie auch über die Haftung bei Schadensfällen zu treffen (Art. 14 Abs. 2).

Auch die bei der Abfassung dieser Einzelübereinkommen zu beachtenden Grundlinien gibt der Staatsvertrag, indem er beiden Vertragsteilen zeitlich unbegrenzte Betriebrechte dahingehend gibt, daß jeder Vertragsteil berechtigt ist, den Eisenbahnbetrieb jenseits der Staatsgrenze, also auch auf Durchzugsstrecken, bis zu den in Art. 12 des Staatsvertrages genannten Übergangsbahnhöfen im eigenen Namen und für eigene Rechnung zu führen und die Übergangsbahnhöfe nach Maßgabe des Bedürfnisses mit zu benutzen (Art. 12). Dabei sind auch im fremden Lande für den

Bau und Betrieb der Strecken die Vorschriften und Einrichtungen der betriebsführenden, also ausländischen, Bahnverwaltung maßgebend, während andererseits für die Wegübergänge, Beschrankung usw., also das betreffende Inland interessierende Fragen, die territorialen Vorschriften gelten (Art. 13 Abs. 1).

Zugunsten dieser Betriebsrechte ist auch festgelegt, daß im Falle des Eigentums der ausländischen betriebsführenden Eisenbahnverwaltung an der inländischen Bahnstrecke bzw. bei Mitbenutzungsrechten hinsichtlich der Übergangsbahnhöfe die durch die früheren Verträge begründeten Pacht-, Benutzungs- und sonstigen Verhältnisse unverändert auf unbegrenzte Zeit bestehen bleiben (Art. 13 Abs. 2). Im engeren Zusammenhange damit stehen die Bestimmungen der Art. 15 bis 17, wonach sich die beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen im Interesse einer möglichsten Erleichterung des Betriebes ins Benehmen zu setzen haben.

Im Zusammenhange mit den Betriebsrechten im fremden Lande verdient die Bestimmung des Art. 6 der Erwähnung, der eine Anschlußpflicht beider Vertragspartner an ihre Eisenbahnnetze nach Maßgabe der in dem Territorialstaate geltenden Gesetze vorsieht. Hand in Hand damit geht ein Enteignungsrecht auch im fremden Staatsgebiet als Ausfluß des Betriebsrechtes (Art. 5).

Endlich gehören noch dazu die Bestimmungen, daß der Betrieb den Bedürfnissen beider Netze möglichst anzupassen sei (Art. 7) und daß der Eisenbahnbetrieb sowie alle dazu gehörigen Anlagen mit Abgaben nicht höher belastet werden dürfen als im Heimatstaate (Art. 9).

Bei Schäden und Unfällen wird unterschieden zwischen solchen, bei denen eine Haftung aus dem Beförderungsvertrage eintritt und allen übrigen. Im ersteren Falle haftet die betriebsführende Verwaltung, im letzteren Falle richtet sich die Haftung nach den Gesetzen und Vorschriften, die am Orte der Schadenszufügung oder des Unfalls gelten (Art. 10).

Bezüglich der Eisenbahntarife, die von dem Staate der betriebsführenden Eisenbahnverwaltung genehmigt werden müssen, gilt folgendes: Sie werden von der betriebsführenden Eisenbahnverwaltung bis zum Übergangsbahnhof erstellt und berechnet (Tarifschnitt: Übergangsbahnhof), wobei auf den fremden Strecken keine ungünstigeren Berechnungsgrundlagen anzuwenden sind als auf den einheimischen (Art. 8).

Alle diese Bestimmungen über die Betriebsrechte sind in dem Staatsvertrage zunächst für den Normalfall des einmaligen Schneidens der Grenzlinie durch die Bahnstrecke aufgestellt. Sie werden aber — und deshalb mußten sie hier wiedergegeben werden — in dem besonderen Abschnitt 4 des Staatsvertrages für die uns interessierenden Durchzugsstrecken und für sogenannte Auszugsgleise, d. h. solche Gleise einer nächst der Grenze gelegenen Verkehrsstelle, die auf das fremde Staatsgebiet hinüberreichen, ausgedehnt.

Art. 56 bestimmt dazu ganz allgemein:

„Soweit Eisenbahnlinien des einen Vertragsteils das Gebiet des anderen Vertragsteils durchlaufen, ohne daß an dem Streckenabschnitt auf dem fremden Staatsgebiet ein Übergangsbahnhof liegt (Durchzugsstrecken), sichern sich beide Vertragsteile den freien und ungestörten Betrieb gegenseitig in der Weise zu, daß für den Betrieb solcher Durchzugsstrecken im allgemeinen dieselben Vorschriften gelten wie für die anschließenden Strecken der betriebsführenden Eisenbahnverwaltung auf dem heimischen Staatsgebiete. Dem Staat, über dessen Gebiet die Durchzugsstrecke führt, bleibt jedoch die volle Staatshoheit und die eisenbahnbehördliche Oberaufsicht nach Maßgabe der Bestimmungen in den Abschnitten 1 und 2 vorbehalten."

Gleichzeitig wird in dieser Bestimmung ein Unterschied gemacht zwischen jenen Strecken, auf denen der Verkehr durch das fremde Gebiet ununterbrochen geht, den eigentlichen Durchzugsstrecken also, und jenen Durchzugsstrecken, an denen eine nicht dem Betriebswechsel dienende Verkehrsstelle liegt (Art. 56 Abs. 3 u. 4). Diese Unterscheidung, die sich bei allen anderen Durchzugsstrecken auch findet, ist eine Selbstverständlichkeit im Interesse des Zoll- und Paßdienstes des durchfahrenen Territoriums.

Die Fragen des Zoll- und Paßdienstes sind aber erst Folgeerscheinungen jener bereits erwähnten Fragen, welche die Staatshoheit betreffen. Hierzu bestimmt der Staatsvertrag in Angleichung an die vorher gültig gewesenen Abkommen:

„Die Staatshoheitsrechte auf den Übergangsbahnhöfen sowie auf den Eisenbahnstrecken zwischen ihnen und der Staatsgrenze verbleiben, soweit in diesem Vertrag oder in anderen Staatsverträgen keine abweichenden Bestimmungen getroffen sind, dem Staate, auf dessen Gebiet sie liegen (Territorialstaat).

Der Eisenbahnbetrieb des einen Vertragsteils auf dem Staatsgebiete des anderen Vertragsteiles unterliegt der eisenbahnbehördlichen Oberaufsicht des Teritorialstaates.

Eine Verwendung der bewaffneten Macht des einen Vertragsteiles auf dem Gebiete des anderen ist unzulässig. Das gleiche gilt für fremde Sicherheitsorgane, soweit nicht in diesem Vertrag oder in sonstigen Staatsverträgen etwas anderes bestimmt ist (Art. 3)."

Diese Bestimmung findet gemäß Art. 56 auch auf die Durchzugsstrecken Anwendung. Die Aufrechterhaltung der unbedingten Staatshoheit ist also Ausgangspunkt. Es bleibt allerdings die Möglichkeit gewisser Ausnahmen offen. Keine Beschränkung der Staatshoheitsrechte ist das der fremden Eisenbahnverwaltung eingeräumte Betriebsrecht, da hierfür ausdrücklich die Oberaufsicht des Territorialstaates vorbehalten ist.

Demgegenüber stellt aber die Bestimmung des Art. 56 Abs. 3 des Staatsvertrages eine gewisse hoheitliche Beschränkung insofern dar, als hier auf den eigentlichen Durchzugsstrecken der ununterbrochene Verkehr im Zoll-, Paß- und Fremdenpolizeidienste bei-

derseits von Eingangs-, Durchgangs- und Ausgangsabfertigung befreit ist. Aber auch diese Beschränkung ist ihrerseits wiederum erheblich eingeschränkt, da eine etwaige Nachkontrolle durch die die Züge begleitende Zoll- oder Paßbediensteten möglich bleibt (Art. 56 Abs. 3 Satz 2). Daraus folgt, daß die Züge auf den Durchzugsstrecken von Zoll- oder Paßpersonal begleitet werden dürfen. Für diese Tätigkeit kommen, und das ist in den meisten anderen derartigen Staatsverträgen ausdrücklich vorgesehen, dem Zwecke dieser Aufgabe entsprechend Beamte beider Staaten in Betracht.

Erst recht wird diese Überwachung der Züge notwendig bei jenen Durchgangsstrecken, an denen sich im fremden Territorium Verkehrsstellen befinden. Hierauf finden dann die allgemeinen Bestimmungen des Staatsvertrages Anwendung.

Diese finden auch gemäß Art. 56 Abs. 1 für die Ausübung der Bahnpolizei Anwendung. Der Erkenntnis folgend, daß die Ausübung der Bahnpolizei in engstem Zusammenhange mit dem Betriebe steht, überläßt der Staatsvertrag ihre Ausübung ohne Rücksicht auf das Staatsgebiet der betriebsführenden Eisenbahnverwaltung. Diese Befugnis stellt aber trotzdem keine Durchbrechung des Territorialitätsprinzipes dar, da für die Bahnpolizei in sachlicher Hinsicht die Bestimmungen des Territorialstaates gelten (Art. 4 Abs. 1). Demzufolge unterliegt die Bahnpolizei der Aufsicht der jeweils für das betreffende Gebiet zuständigen Behörden. Dieser Aufsichtsbefugnis der zuständigen Behörden als Ausfluß des territorialen Hoheitsrechtes steht aber — ebenfalls im Interesse der Aufrechterhaltung der territorialen Hoheit — die Pflicht gegenüber, die fremde betriebsführende Verwaltung bei der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen (Art. 4 Abs. 1).

Es ist dabei nicht uninteressant, daß die die Bahnpolizei ausübenden Bediensteten, deren Befähigung sich lediglich nach den Vorschriften des sogenannten Entsendestaates richtet, auch nur von der betriebsführenden Eisenbahnverwaltung, nicht aber noch besonders durch die Organe des fremden Staates auf die Ausübung der Bahnpolizei im fremden Staatsgebiet verpflichtet werden (Art. 4 Abs. 2 u. 3).

Alles weitere über die Bahnpolizei-, Zoll-, Paß- und alle sonstigen Bediensteten ist in den Artikeln 30 ff. des Staatsvertrages genau geregelt. Dabei hat grundsätzlich der Entsendestaat freie Wahl bei der Anstellung der Bediensteten. Ausgeschlossen ist nur die Verwendung solcher Leute, die sich gegen den fremden Staat etwas haben zuschulden kommen lassen (Art. 30).

Die Dienstleistung im fremden Staatsgebiet bleibt ohne Wirkung auf die Staatsangehörigkeit (Art. 31). Selbstverständlich darf auch im fremden Staatsgebiet Dienstkleidung (bzw. sichtbare Abzeichen) getragen werden (Art. 33). Schußwaffen dürfen nur zur Bewachung von Gütern und Kassen getragen werden (Art. 33).

Im Falle, daß Bedienstete mit ihren Familien und Hausbediensteten im fremden Staatsgebiete wegen ihres Berufes leben müssen, sind sie von jeglichen Dienstleistungen militärischer oder sonstiger Art im Aufenthaltsstaat befreit. Über die Steuern werden jeweils besondere Rechtsnormen zwischen den beiden Vertragsstaaten vereinbart (Art. 35).

Für die Dienstverhältnisse, also alle arbeitsrechtlichen Fragen, gelten die Gesetze und Vorschriften des Staates, dessen Verwaltung die Bediensteten eingestellt hat (Art. 32 Abs. 1). Strafrechtlich und in bezug auf administrativ-polizeiliche Vorschriften unterstehen sie allerdings dem fremden Staate (Art. 32 Abs. 3). Ihre Aburteilung wegen der im fremden Staatsgebiet begangenen strafbaren Handlungen wird trotzdem grundsätzlich den Heimatbehörden auf ihr Verlangen ausschließlich überlassen. Stellt die Heimatbehörde kein solches Verlangen oder ist bereits ein Urteil oder Strafbefehl ergangen, so entfällt diese Möglichkeit (Art. 32 Abs. 4).

Die Verwendung von Bediensteten im fremden Staatsgebiet, und zwar nicht nur durch die Eisenbahn-, sondern auch durch die Zoll- und sonstige Verwaltungen bringt es mit sich, daß der Entsendestaat zur Einrichtung von sogenannten exponierten Dienststellen berechtigt ist. Zu ihrer Kenntlichmachung ist er befugt, Amtsschilder und Hoheitszeichen anzubringen (Art. 18). Dagegen ist die Beflaggung außer in den Farben des Territorialstaates ausdrücklich untersagt (Art. 19).

In den Artikeln 20ff. ist der Zolldienst im Grenzverkehr ausführlich geregelt. Die hierfür geltenden Bestimmungen interessieren nur insoweit, als die Zoll- und Paßbediensteten zur Begleitung der Züge auch in das fremde Staatsgebiet hinein bis zum Gemeinschaftsbahnhof oder nächsten Aufenthaltsbahnhof berechtigt sind (Art. 22 Abs. 5). Alle weiteren Bestimmungen betreffen nicht die Durchzugsstrecken, sondern die im Rahmen dieser Arbeit nicht zur Erörterung stehenden Fragen der Regelung bei der einmaligen Grenzüberschreitung und der Regelung für die Gemeinschaftsbahnhöfe.

Für die Durchzugsstrecken hat es hier mit dem Grundsatz des Art. 56 sein Bewenden, wonach auf den Durchzugsstrecken ein zoll- und paßfreier Verkehr stattfindet. Nicht nur auf den Durchzugsstrecken, sondern sowohl auf diesen wie auf den anderen in einem fremden Staate betriebenen Strecken wird außerdem Zollfreiheit gewährt für alle jene Materialien und Geräte wie auch alle zum dienstlichen Gebrauch bestimmten Gegenstände, die für den Bau, die Ausrüstung, die Erhaltung und die Betriebsführung der auf fremdem Staatsgebiet belegenen Strecken sowie der dort befindlichen exponierten Dienststellen und ähnlichen Einrichtungen bestimmt sind (Art. 25). Hierher gehört auch die ausdrücklich für die Durchzugsstrecken getroffene Bestimmung des Art. 26 Abs. 2, daß trotz ihrer Lage auf fremdem Staatsge-

biet Steuern und sonstige Abgaben auf den Eisenbahnverkehr ausschließlich zugunsten des Staates, dem die betriebsführende Eisenbahnverwaltung angehört, und nach Maßgabe seiner Gesetze erhoben werden.

Das ist ein in Anbetracht der Wichtigkeit der Befugnisse eines Staates zur Steuererhebung nicht unbeträchtlicher und in anderen derartigen Abkommen nicht zu findender Verzicht auf Hoheitsrechte, der sich aber daraus erklärt, daß die Vergünstigung gegenseitig gewährt wird.

Zum Schluß dieser allgemeinen Bestimmungen über die Durchzugsstrecken sei noch auf den Militärverkehr hingewiesen. Der Staatsvertrag gestattet im Gegensatz z. B. zum Korridorverkehr grundsätzlich nicht ein Überschreiten der Staatsgrenze durch die bewaffnete Macht, also auch nicht auf den Durchzugsstrecken. Der Militärverkehr kann aber selbstverständlich — und das kommt hauptsächlich für die Strecken im Bezirke Eger in Betracht — auch auf dem von einer fremden Eisenbahnverwaltung betriebenen Streckenabschnitt stattfinden. Dafür gelten dann die Vorschriften und Tarife des Territorialstaates für die Beförderung von Militärpersonen und Militärgütern sowie alle Vorschriften, die für den militärischen Eisenbahndienst und für die militärischen Sicherungsmaßnahmen in dem Gebiete des Territorialstaates erlassen sind oder erlassen werden.

Es bleibt zu erörtern das Kapitel III des Staatsvertrages, das durch die hier erstmalig auftretende genau nach Jahren bemessene Befristung von Betriebsrechten im fremden Staate überrascht, und das „Besondere Bestimmungen für die Eisenbahnlinien Eger—Asch (Böhmen)—Staatsgrenze, Eger—Voitersreuth—Staatsgrenze und Adorf (Vogtl.)—Staatsgrenze bei Roßbach" überschrieben ist.

Zunächst werden die zwischen Österreich und Sachsen 1863 bzw. 1864 bzw. 1898 abgeschlossenen diesbezüglichen Staatsverträge ausdrücklich außer Kraft gesetzt (Art. 45), obwohl diese Bestimmung, wie schon erwähnt, deshalb nicht notwendig gewesen wäre, weil für den tschechoslowakischen Staat die alten österreichischen Verträge nicht mehr bindend sind. Sodann werden die auf Grund der ursprünglichen Verträge verbrieften und noch heute entsprechend gehandhabten Betriebsrechte an jenen Strecken ausdrücklich genehmigt (Art. 46). Diese Betriebsrechte sind jedoch befristet: Sie erlöschen am 31. Dezember 1998.

Am 1. Januar 1999 geht das Eigentum an den Eisenbahnlinien Eger—Asch—Staatsgrenze, Eger—Voitersreuth—Staatsgrenze und Adorf (Vogtl.)—Staatsgrenze bei Roßbach mit den dazugehörigen Anlagen auf die Territorialstaaten über (Art. 47). Bezüglich der Strecken von Marktredwitz und Wiesau nach Eger bleibt es dagegen bei der alten Regelung. Die für die heimfallenden Strecken 1999 einzurichtenden Betriebswechselbahnhöfe sind in Art. 48 näher geregelt.

Als Einlösungspreis für die heimfallenden Linien, der vom Tage der Betriebsübernahme ab fällig und verzinslich ist, gilt grundsätzlich das dafür aufgewendete Anlagekapital abzüglich von 1,25 v. H. für jedes seit dem 1. Januar 1919 bis zur Einlösung verflossene Jahr (Art. 49). In jedem Falle sind auch die Aufwendungen, die für Anlagezuwachs in den letzten 10 Jahren vor der Einlösung gemacht und nachgewiesen worden sind, in voller Höhe zu vergüten (Art. 47 Abs. 4; Art. 49 Abs. 4).

Diese 1999 spätestens erfolgende Einlösung der Bahnstrecken kann jedoch auch schon nach zweijähriger, nur für den Schluß eines Kalenderjahres zulässiger Ankündigung früher erfolgen, frühestens jedoch am 1. Januar 1965.

Mit diesem Einlösungsrecht verbunden ist eine Pflicht der einlösenden Verwaltung zur Übernahme der bisher von der anderen Verwaltung beschäftigten Bediensteten einschließlich ihrer Ansprüche auf Alters- und Hinterbliebenenversorgung, soweit sie dazu bereit sind und soweit sie die Staatsangehörigkeit des übernehmenden Staates besitzen oder erwerben (Art. 52 und 53). Aus diesem Grunde sollen schon jetzt die Stellen der ausschließlich im fremden Staatsgebiet beschäftigten Bediensteten tunlichst mit Angehörigen des fremden Staates besetzt werden (Art. 54). Auch soll die betriebsführende Verwaltung ihren Zügen im fremden Staatsgebiete wenigstens einen sprachkundigen Bediensteten mitgeben (Art. 55).

Mit diesen Bestimmungen des Kapitels III wird ein Zustand beseitigt, der vom tschechoslowakischen Standpunkt aus wohl als unliebsam empfunden wird, aber die deutschen Belange in jenem deutschesten Teil der Tschechoslowakei erheblich zurückstellt. Daß es der Tschechoslowakei dabei hauptsächlich darauf ankam — wohl aus strategischen, sicher auch aus bevölkerungspolitischen Gründen —, lediglich den Zusammenhang der ihre Nordwestecke durchlaufenden deutschen Bahnlinien zu unterbrechen, beweist der Umstand, daß bezüglich des deutschen Betriebes der Linien von Marktredwitz und Wiesau nach Eger keine Änderungen vorgesehen sind.

In einem Abschnitt V sind dem Staatsvertrage einige Schlußbestimmungen angefügt. Davon ist nur erwähnenswert Art. 59, der das bei allen derartigen Staatsverträgen für Streitigkeiten zwischen den Vertragsteilen zu bildende und hier aus drei Mitgliedern bestehende Schiedsgericht regelt.

Artikel 61 endlich enthält die Ratifizierungsklausel und bestimmt im übrigen:

(3) Gleichzeitig mit dem Inkrafttreten dieses Vertrages treten die bisherigen Verträge und Abkommen über die Regelung der gegenseitigen Eisenbahnanschluß- und Übergangsverhältnisse an der deutsch-tschechoslowakischen Grenze außer Kraft.

(4) Der zwischen dem Deutschen Reich und der Tschechoslowakischen Republik abgeschlossene Vertrag über den Bau und Betrieb einer Eisen-

bahn durch das Schweinitztal vom 25. März 1927 bleibt jedoch in Kraft, mit Ausnahme des Artikels 4, des Artikels 5 Abs. 1 und des Artikels 6, an deren Stelle die den gleichen Gegenstand regelnden Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages treten. Die auf dem Gebiete der Tschechoslowakischen Republik gelegenen Strecken der Schweinitztalbahn gelten als Durchzugsstrecken im Sinne von Art. 56 des gegenwärtigen Vertrages.

Die praktische Auswirkung des Vertrages wird abzuwarten bleiben.

2. Teil

Durchzugsstreckenabkommen unter dem Einfluß von Versailles

Mit der Unterzeichnung des Versailler Friedensvertrages durch Deutschland ergab sich in der völkerrechtlichen Lage Europas ein vollkommen neues Bild. Der Abschluß des Vertrages schuf in der Völkerrechtsentwicklung einen Einschnitt von einer Bedeutung, die damals von den meisten nicht vorausgesehen wurde. Durch die Bestimmungen dieses Vertrages waren schlagartig — soweit das nicht schon auf Grund des Krieges der Fall war — alle zwischen Deutschland und den alliierten Mächten geltenden Kollektivverträge, -übereinkommen und -abmachungen wirtschaftlicher oder technischer Art aufgehoben. Rechtsgrundlage waren fortan nur die Artikel 282 ff. des Versailler Vertrages, die die bestehen bleibenden Übereinkommen aufzählen. Auf dieser Grundlage hat sich seitdem das neue zwischenstaatliche Recht Deutschlands entwickeln müssen.

Bei einer näheren Prüfung des Friedensvertrages auf Bestimmungen verkehrsrechtlicher Art sind zunächst eine Reihe von Artikeln zu erwähnen, die Vorschriften über ein den alliierten und assoziierten Mächten zustehendes freies Durchgangsrecht durch Deutschland (Art. 321), die Meistbegünstigungsklausel im Eisenbahngüterverkehr (Art. 365), Fahrkarten und internationalen Personenverkehr (Art. 367) und ähnliches enthalten. Diese Bestimmungen, die eine ganz einseitige Belastung Deutschlands darstellen und unzweifelhaft wie fast alle anderen Bestimmungen des Vertrages Beschränkungen der Hoheit Deutschlands enthalten, gehen über den Rahmen der hier zur Erörterung gestellten Fragen hinaus und können deshalb nicht näher behandelt werden.

Dagegen kommen einige andere Bestimmungen voll und ganz für das Thema dieser Arbeit in Betracht. Zunächst sagt Art. 372:[1])

„Durchquert infolge der Festsetzung neuer Grenzen eine Eisenbahnverbindung zwischen zwei Teilen desselben Landes ein anderes Land oder verläuft eine Zweiglinie aus einem Land in ein anderes, so werden vorbehaltlich der Sonderbestimmungen des gegenwärtigen Vertrages die

[1]) Gleichlautend Art. 319 des Vertrages von Saint Germain.

Betriebsverhältnisse in einem Abkommen zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen geregelt. Können diese Verwaltungen sich über die Bedingungen dieses Abkommens nicht einigen, so werden die Streitfragen gegebenenfalls durch Sachverständigenausschüsse entschieden, die nach den Bestimmungen des vorstehenden Artikels gebildet werden."

Diese Bestimmung, die anknüpfend an die bisher in solchen Fällen geübte Praxis eigentlich etwas Selbstverständliches sagt, ist speziell für die durch die neue Grenzziehung entstandenen Fälle eingefügt. Beachtenswert ist nur, daß ausdrücklich mit den Worten „vorbehaltlich der Sonderbestimmungen des gegenwärtigen Vertrages" die Vorrangstellung des Vertrages auch vor diesen Einzelabkommen gewahrt wird. Trotzdem wäre der Artikel 372 als völkerrechtliche Grundnorm über internationale Durchzugsstrecken zu begrüßen gewesen, wenn sich der übrige Vertragsinhalt ebenfalls als ein wahres und gerechtes Völkerrecht erwiesen hätte. Da der Versailler Vertrag aber fast ausschließlich ein Diktat der Siegerstaaten darstellt, können auch die wenigen brauchbaren Bestimmungen über Durchzugsstrecken heute wegen ihres Zusammenhanges mit diesem Vertrage nicht mehr als geeignete Grundlagen für generelle Regelungen angesehen werden. Sie sind aber immerhin richtungsweisend.

Wie die unter dem Einfluß des Versailler Vertrages stehenden Einzelabkommen über Durchzugsstrecken aussehen, soll im folgenden näher aufgezeigt werden.

1. Kapitel

Die Hohe-Venn-Bahn

§ 1

Geschichte und geographische Lage

Wenn diese im äußersten Westen unseres Reiches gelegene Bahnstrecke an die Spitze der durch den Versailler Vertrag und seine Auslegung geschaffenen Fälle von Grenzbahnschwierigkeiten gestellt wird, so geschieht das deshalb, weil hier in ganz besonders krasser Weise die Willkür bei der Gestaltung der deutschen Westgrenze und damit die Unsinnigkeit der sich daraus ergebenden Hoheitsverhältnisse zum Ausdruck kommen. Es soll damit ein Beispiel dafür gegeben werden, wie solche Regelungen nach Möglichkeit nicht erfolgen sollen. So wünschenswert eine detaillierte Regelung der zwischenstaatlichen Eisenbahnbeziehungen gerade unter Berücksichtigung der Grenzlinie ist, darf es doch in Zukunft nicht mehr zu solchem extremen und dem Grundsatz der Berücksichtigung der beiderseitigen Interessen zuwiderlaufenden Willkürakte kommen.

Die Art der hier erfolgten Regelung ist so einzigartig und ungewöhnlich, daß sich ein Verständnis dafür und insbesondere für die Praxis nutzbringende Erkenntnisse nur auf Grund der historischen Begebenheiten im Anschluß an den Versailler Vertrag

erzielen lassen. Dabei ist noch besonders zu betonen, daß die nun näher zu erörternde Regelung zu einer Zeit erfolgte, als sich die Auswirkungen des Versailler Vertrages noch gar nicht übersehen ließen, als nämlich die Frage der Zugehörigkeit Eupens und Malmedys zu Belgien noch nicht definitiv entschieden war. Daß Belgien trotzdem diese Tatsache in amtlichen Verhandlungen schon als gegeben ansah, ist ebenso wie die Art dieser Verhandlungen kennzeichnend dafür, wie Deutschland damals als Verhandlungspartner angesehen wurde.

Die Bahnlinie führt, um das vorwegzunehmen, von Aachen in südlicher Richtung durch die Kreise Eupen, Monschau und Malmedy in Richtung Luxemburg.[1]) Auf Grund der in Art. 27 des Versailler Vertrages neu festgesetzten Grenze Deutschlands gegen Belgien sind die Kreise Eupen und Malmedy an Belgien gefallen. Die dabei für die Bewohner vorbehaltenen Rechte zur freien Entscheidung über die Staatszugehörigkeit wurden, wie allgemein bekannt, niemals praktisch. Eine weitere Gebietsabtretung Deutschlands an Belgien war im Versailler Vertrage nicht vorgesehen.[2])

Durch den Anfall Eupens an Belgien kam nun ein Stück der Bahnlinie von Aachen nach Monschau auf belgisches (damals also eigentlich noch Eupener) Gebiet zu liegen, so daß die Bahn zunächst deutsch, dann belgisch, dann zwischen Raeren und Kalterherberg wieder deutsch und schließlich endgültig belgisch war. Diese Tatsache wurde von Belgien zum Anlaß genommen, einen Bruch des Versailler Vertrages zu begehen, indem es sich die Eisenbahnlinie Raeren—Kalterherberg einschließlich wichtiger Teile des Kreises Monschau zusprechen ließ.

Am 27. März 1920 faßte die auf Grund des Versailler Vertrages eingesetzte Kommission zur Festsetzung der deutsch-belgischen Grenze in Lüttich den Beschluß, daß es angebracht sei, Belgien die Eisenbahnlinie Raeren—Kalterherberg unter gewissen Bedingungen, die von der Kommission genehmigt werden müßten, zuzuschlagen.[3]) Das deutsche Mitglied der Kommission lehnte es ab, sich an dieser Beschlußfassung zu beteiligen.[4])

Es handelte sich bei dieser Kommission um die in Art. 35 des Versailler Vertrages vorgesehene Grenzkommission, die am 23. Januar 1920 in Paris ihre erste Vollsitzung abgehalten hatte. Art. 35 bestimmt darüber:

---

[1]) Vgl. Anlage 6.

[2]) Vgl. im einzelnen dazu insbesondere die Aufzeichnungen von D. H. Miller Bd. X S. 331 ff., Bd. XIV S. 381, wonach man ursprünglich überhaupt nur an die Abtretung von Malmedy und Moresnet dachte.

[3]) Der Beschluß ist veröffentlicht in der Bekanntmachung über die Bestimmungen, betreffend die Grenze zwischen Deutschland und Belgien, vom 15. Dezember 1923, RGBl. 1924 II S. 1 ff. auf S. 3.

[4]) Vorbemerkung der Denkschrift über die Eisenbahn des Kreises Monschau.

„Ein Ausschuß von 7 Mitgliedern, von denen 5 von den alliierten und associierten Hauptmächten, eines von Deutschland und eines von Belgien ernannt werden, tritt 14 Tage nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages zusammen, um an Ort und Stelle unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrswege die neue Grenzlinie zwischen Belgien und Deutschland festzusetzen.

Dieser Ausschuß entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Beteiligten bindend."

Der Sinn dieser Bestimmung geht ohne weiteres aus ihrer Stellung im Friedensvertrage hervor. Im vorangehenden Art. 34 wird den Bewohnern von Eupen und Malmedy das Recht zugesprochen, schriftlich in Listen den Wunsch auszudrücken, „daß diese Gebiete ganz oder teilweise unter deutscher Souveränität verbleiben". Art. 36 beginnt dann folgerichtig mit den Worten: „Mit dem endgültigen Übergang der Souveränität über die oben bezeichneten Gebiete..."

Aus allen diesen Bestimmungen geht deutlich hervor, daß es sich bei den nach Art. 35 vorzunehmenden Grenzberichtigungen nur um solche an der Grenze der Kreise Eupen und Malmedy, z. B. wegen teilweisen Verbleibens bei Deutschland, handeln kann, niemals aber darüber hinaus um weitere Gebietseinschränkungen Deutschlands in dem nicht abgetretenen Kreise Monschau.[1]) Die Kommission war jedoch anderer Ansicht. Sie brachte das auf die wiederholten deutschen Einsprüche gegen ihre Tätigkeit in den Worten zum Ausdruck: „Die Kommission zählt unter ihren Mitgliedern Vertreter aller großen Mächte, und ihre Aufgabe ist nicht so beschränkt, wie der deutsche Kommissar anzunehmen scheint."[2]) Auf Grund dieser ihr angeblich zustehenden Machtvollkommenheit glaubte die Kommission voll verantwortlich handeln zu können.

Die Kommission unternahm zwar eine Besichtigungsfahrt, um sich von der tatsächlichen Lage zu überzeugen, jedoch wurden dabei wie auch später die Wünsche der Bevölkerung nicht angehört. Die Kommission blieb bei ihrer Auffassung, daß die Bahn als für den Verkehr zwischen Eupen und Malmedy erforderlich an Belgien fallen müsse. Andere Lösungsmöglichkeiten wurden nicht berücksichtigt. Der von der deutschen Eisenbahnverwaltung mit weitestgehendem Entgegenkommen gemachte Vorschlag, den gesamten Verkehr zwischen den Kreisen Eupen und Malmedy auf der Bahnlinie des Kreises Monschau von Kalterherberg bis Raeren ohne Aufenthalt und ohne jede Zollkontrolle mit belgischen Zügen und belgischem Zugpersonal zu gestatten, eine Regelung also, wie sie in solchen Fällen durchaus üblich ist, wurde nicht einmal in Erwägung gezogen.[3]) Das wiederholte

[1]) Daß diese Lösung einzig und allein in Betracht kommt, hat die Haager Cour in einem ähnlichen Falle eindeutig entschieden. Vgl. Fontes iuris gentium, Series A Sectio 1 Tomus 1 B 8 p. 40 S. 28.

[2]) Denkschrift S. 8.

[3]) Denkschrift S. 10.

Verlangen der deutschen Regierung, die Frage vor ein Schiedsgericht zu bringen, wiesen die Alliierten regelmäßig zurück.[1]) Auch an den Völkerbund hat sich die deutsche Regierung gewandt. Der Rat begnügte sich auf seiner Tagung in Rom im Mai 1920 damit, seine Unzuständigkeit auszusprechen.[2]) Er hat die deutsche Note nicht beantwortet.

Kennzeichnend für diese Verhandlungen ist auch, daß man sich zunächst ernstlich auf den Standpunkt stellte, der Verlust sei für Deutschland nicht so erheblich, da ihm Kompensationen zu gewähren seien. Am 27. März 1920 wurde dann aber, obwohl die Kompensationsfrage Grundlage aller vorhergehenden Verhandlungen war, einstimmig (ohne Deutschland) der Vorschlag angenommen, daß Kompensationen als mit dem Friedensvertrag nicht vereinbar nicht zu berücksichtigen seien.[3]) (Ein Beschluß, der bei klarer Auslegung der Bestimmungen des Friedensvertrages niemals erforderlich gewesen wäre.) Gleichzeitig wurde, und das ist das für uns Wesentliche, wiederum einstimmig (ohne Deutschland) beschlossen: Es empfiehlt sich, den Eisenbahnbogen Raeren—Kalterherberg unter gewissen, durch die Kommission zu genehmigenden Bedingungen an Belgien abzutreten.[4])

Damit war eine Entscheidung gefallen, die deutscherseits nicht für möglich gehalten wurde, die aber einen noch heute bestehenden Zustand eklatanter Willkür schuf.

Wie dieser Beschluß zu beurteilen ist, kommt am besten in der deutschen Denkschrift dazu zum Ausdruck, auf die hier unter voller Zustimmung verwiesen werden kann: „Im Hinblick auf Art. 34 des Versailler Vertrages (Selbstbestimmungsrecht) und angesichts des Widerspruchs der Bevölkerung gegen die Abtretung der Bahnlinie kann mit Gewißheit festgestellt werden, daß die Auffassung der Kommission von dem Geiste des Vertrages nicht zutreffend ist..."

Wenn nach Vorstehendem noch ein Zweifel über den Geist des Vertrages bestehen könnte, so müßte er durch Art. 372 beseitigt werden. Dieser Artikel behandelt den Fall, daß infolge der Festsetzung der Grenzen eine Eisenbahnverbindung zwischen zwei Teilen desselben Landes ein anderes Land durchquert, und er sieht für diesen Fall die Regelung der Betriebsverhältnisse durch ein Abkommen zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen vor. Diese Regelung ist die nächstliegende, einfachste und zweckmäßigste Lösung der behandelten Frage, und gerade aus der Tatsache, daß der Vertrag diese Bestimmung enthält, ergibt sich, daß jede andere Lösung, insbesondere die der Gebietsabtretung, nach dem Geiste des Vertrages unzulässig ist.

[1]) v. Bülow, Der Versailler Völkerbund, S. 400, Anm. 13.
[2]) Proces-verbal de la cinquieme session du Conseil, S. 4, 6, 64 ff., 88.
[3]) Denkschrift S. 11.
[4]) Denkschrift S. 11; RGBl. 1924 II S. 3.

Durch die Abtretung einer Bahnstrecke, an der zwei Staaten interessiert sind, würden ja auch die auf dem Spiele stehenden Wirtschafts- und Verkehrsinteressen keineswegs berücksichtigt werden; was für die eine Macht ein Vorteil wäre, wäre für die andere ein Nachteil.

Die Kommission hätte hiernach allen Anlaß gehabt, auf den erwähnten, von dem größten Entgegenkommen zeugenden Vorschlag der deutschen Eisenbahnverwaltung einzugehen. Daß sie es nicht getan hat, ist ein weiterer Beweis dafür, daß sie von dem Wesen ihrer Tätigkeit eine falsche Vorstellung hatte.

Was die eigentliche Ursache dieser unrichtigen Auslegung des Friedensvertrages war, nämlich die reine Willkür der Siegerstaaten, ergibt sich unmißverständlich aus der kurz vor Fassung des Abtrennungsbeschlusses am 17. März 1920 erteilten zweiten belgischen Note auf die deutschen Erinnerungen: „Wie dem auch sei, es scheint, daß die Grenzberichtigungen nicht das Ergebnis haben können, die Interessen der Seite zu verletzen, die das Waffenglück gehabt hat.“[1]) Die deutsche Antwort darauf: „Ein Recht des Siegers gibt es bei diesen Erwägungen nicht“, vermochte die Schaffung jenes Zustandes nicht zu vermeiden, der noch heute als Beispiel einer möglichst unglücklichen Lösung solcher Fragen besteht.[2])

Daß dem verhängnisvollen Abtretungsbeschluß dann ein Abkommen über die Durchführung des belgischen Betriebes folgen mußte, war eine Selbstverständlichkeit. Trotzdem dauerte es unverhältnismäßig lange, bis es zu einer endgültigen eingehenden und befriedigenden Lösung kam.

Die tatsächliche Abtretung an Belgien erfolgte am 1. November 1921.[3]) Zu diesem Zeitpunkt bestand noch kein Übereinkommen, so daß vorläufige Anordnungen ergehen mußten. Zu diesem Zwecke wurden von der Grenzfestsetzungskommission deutsche und belgische technische Delegierte für die Vorarbeiten bestellt. Die von den Delegierten in Zusammenarbeit mit der Kommission eingereichten Vorschläge wurden von der Kommis-

[1]) Vgl. im einzelnen darüber die Denkschrift S. 18 ff.

[2]) Die richtige Erkenntnis hierfür findet sich auch durchaus auf belgischer Seite. Bezeichnend dafür ist z. B. die Zuschrift eines belgischen Ingenieurs in der Brüsseler Zeitung „Le Soir“ vom 28. Oktober 1925, der den Bau einer belgischen Bahnlinie innerhalb des belgischen Staatsgebietes vorschlägt. Deutschland solle die Kosten übernehmen, dafür aber die Bahnstrecke Kalterherberg—Raeren zurückerhalten und sie durch Bau eines kurzen Bogens um Raeren auf deutschem Gebiet zu einer gänzlich deutschen Strecke machen.

Wenn dieser Vorschlag auch über die nicht allzu großen Verkehrsbedürfnisse hinausgeht, so zeigt er doch, daß man auch auf belgischer Seite die getroffene Regelung als unzweckmäßig ansieht.

[3]) In Einzelheiten dazu Schmalenbeck, „Die neubelgischen Kantone Eupen-Malmedy in ihrer staatsrechtlichen und völkerrechtlichen Stellung“, S. 97 ff.

sion am 6. November 1922 angenommen und zur Grundlage der endgültigen Regelung der Grenzziehung gemacht.[1])

Bereits am 22. März 1922 war für die Regelung des Grenzverkehrs ein dem Inhalt der Bestimmungen des im November 1922 angenommenen Abkommens entsprechendes vorläufiges Abkommen geschlossen, während das endgültige Abkommen erst im Jahre 1929 zustande kam.

§ 2

Das deutsch-belgische Grenzabkommen

Am 28. März 1931 wurde das „Gesetz über das Abkommen über die deutsch-belgische Grenze vom 19. März 1931" verkündet.[2]) Darin wird dem in Aachen am 7. November 1929 unterzeichneten Abkommen zwischen Deutschland und Belgien über die deutsch-belgische Grenze nebst dem dazugehörigen Schlußprotokoll vom gleichen Tage zugestimmt.

Das Abkommen über die deutsch-belgische Grenze[3]) enthält in Übereinstimmung mit dem vorläufigen Abkommen vom 2. März 1922[4]) eine den darin behandelten Fragen entsprechende bis ins einzelne gehende und erheblich umfangreiche Regelung der unglücklichen tatsächlichen Lage, wie sie 1920 durch die Kommission auf Grund des Artikels 35 des Versailler Vertrages im Kreise Monschau geschaffen worden ist.

Von den einzelnen Teilen des Abkommens interessieren im Rahmen der vorliegenden Arbeit im wesentlichen die Vorschriften des Abschnitts I, „Bestimmungen, betreffend die Eisenbahnstrecke von Raeren nach Kalterherberg" betitelt, aber auch einige wesentliche Bestimmungen des Abschnitts II, „betreffend das westlich der Bahnlinie Raeren—Kalterherberg gelegene deutsche Gebiet, die an Belgien gefallenen Teile des Kreises Monschau, die an Deutschland zurückgefallenen Teile der ehemaligen Kreise Eupen und Malmedy sowie den Verkehr über die Grenze" sowie die allgemeinen Bestimmungen des Abschnitts V.

Allgemein ist zu dem Abkommen zu sagen, daß es durch seine sorgfältige Einzelregelung den Versuch macht, jenen durch die willkürliche Anwendung des Versailler Vertrages nun einmal geschaffenen Zustand möglichst erträglich zu regeln. Daß diese Regelung nur durch die Übernahme einer erheblichen Anzahl von Verpflichtungen seitens Belgiens zugunsten Deutschlands

[1]) Veröffentlicht als Bekanntmachung über die Bestimmungen, betreffend die Grenze zwischen Deutschland und Belgien, vom 15. Dezember 1923, RGBl. 1924 II S. 1.

[2]) RGBl. 1931 II S. 125.

[3]) RGBl. 1931 II S. 126 ff.

[4]) Nicht veröffentlicht, aber inhaltlich genau enthalten in der bereits erwähnten Bekanntmachung über die Bestimmungen, betreffend die Grenze zwischen Deutschland und Belgien, vom 15. Dezember 1923, RGBl. 1924 II S. 1 ff.

möglich war, kann nach der durchaus feindlichen Einstellung der Grenzberichtigungskommission nicht verwundern. Wenn auch das Abkommen versucht, den Zustand nunmehr möglichst objektiv anzusehen, so ist doch das, was geschaffen ist, alles andere als eine glückliche Lösung. Das Abkommen in seiner gegenwärtigen Art wird in der Geschichte der internationalen Eisenbahnverträge wegen seiner Ungewöhnlichkeit ein Einzelfall bleiben. Seine Regelung kann für alle anderen Fälle schon wegen der hier aus der Notwendigkeit geborenen verwirrenden Flut von Einzelbestimmungen nicht nachahmenswert sein.

Daß die Abtretung einer Bahnstrecke, also eines im Verhältnis zu seiner Länge ungewöhnlich schmalen Gebietsstreifens,[1]) an einen fremden Staat nur dann eine erträgliche Verkehrsregelung mit sich bringen kann, wenn die längs dieser ausländischen Bahnstrecke beiderseits ansässigen Bewohner weitestgehend in ihren Lebensinteressen berücksichtigt werden, zeigen gleich die ersten und damit grundlegenden Bestimmungen des Abkommens.

Gemäß Art. 1 (I. 1 u. 2 vorl. Abk.) ist im Verkehr zwischen belgischer Bahnverwaltung und deutschem Publikum mündlich und schriftlich ausschließlich die deutsche Sprache anzuwenden. Die Namen der 5 Bahnhöfe des Kreises Monschau behalten die früheren deutschen Bezeichnungen. Alle Zahlungen für Fahrkarten, Frachtkosten, Gebühren, Pachten, Mieten sowie Strafen erfolgen grundsätzlich mit deutschem Gelde. Die Zahlung in belgischer Währung ist gestattet, darf aber nicht verlangt werden (Art. 2; I 3 vorl. Abk.).

Im Art. 3 (I 4 vorl. Abk.) ist mit Rücksicht darauf, daß den deutschen Bewohnern beiderseits der Bahnlinie nicht ihre Bahnverbindung genommen werden soll, bestimmt:

„Der Zutritt zum Bahngebiet, und zwar nicht nur zwecks Benutzung der Züge, sondern auch aus allen anderen die Eisenbahn betreffenden Gründen, sowie die Benutzung der Bahnlinie Raeren—Kalterherberg selbst ist belgischerseits unter Befreiung von den Paßvorschriften und von allen Zöllen, Abgaben und statistischen Gebühren sowie unter Befreiung von jeder Polizei- und Zollkontrolle gestattet."

Diese den deutschen Benutzern zugestandenen weitgehenden Rechte ziehen, sollen sie praktisch brauchbar sein, eine ebenfalls eingehend geregelte Sonderstellung dieser Deutschen hinsichtlich des belgischen Bahnpolizeirechts und der Austragung von Rechtsstreitigkeiten mit der belgischen Bahn nach sich. Bahnpolizeistrafen müssen öffentlich bekanntgegeben sein, eine in deutscher Währung ausgedrückte nach den deutschen Bestimmungen bemessene Höchstgrenze haben und dürfen nur durch Vermittlung der deutschen Organe beigetrieben werden (Art. 4; I 5 vorl. Abk.). Dabei darf es sich nur um Geldstrafen handeln; die Verhängung von Freiheitsstrafen ist ausdrücklich ausgeschlossen (Art. 4 Satz 3).

[1]) Vgl. Anlage 6.

Die nun folgenden Bestimmungen über die deutsche Gerichtsbarkeit waren Gegenstand besonders langwieriger und oft ergebnislos erscheinender Vorbesprechungen. Trotzdem ist es gelungen, den deutschen Standpunkt durchzusetzen.

Bei Rechtsstreitigkeiten sind die deutschen Gerichte (in erster Instanz Amtsgericht Monschau oder Landgericht Aachen) zuständig (Art. 6 § 1; I 7 vorl. Abk.), jedoch bleibt das Recht der deutschen Bewohner, sich an belgische Gerichte zu wenden, unberührt (Art. 6 § 2). Der Begriff der vor den deutschen Gerichten auszutragenden Rechtsstreitigkeiten ist verhältnismäßig weit. Er umfaßt alle Streitigkeiten, die zwischen den deutschen Bewohnern und der belgischen Eisenbahnverwaltung entstehen und die mit der Eisenbahnstrecke Raeren—Kalterherberg in irgendeiner Weise zusammenhängen. Das dabei anzuwendende Recht ist das deutsche, und zwar sowohl für die Klagen der deutschen Bewohner gegen die belgische Eisenbahnverwaltung oder ihre Angestellten als auch umgekehrt (Art. 6 § 1).

Diese Bestimmungen haben nur dadurch praktische Bedeutsamkeit bekommen können, daß ausdrücklich die Unterwerfung der belgischen Eisenbahnverwaltung unter die deutschen Urteile ausgesprochen wurde (Art. 6 § 3; I 7 vorl. Abk.). Leider ist dieser Gedanke jedoch nicht ganz konsequent durchgeführt, wohl auf Grund der belgischen Befürchtung, die deutschen Gerichte könnten aus irgendwelchen Gründen keine objektiven, sondern antibelgisch eingestellte Entscheidungen treffen. Die Unterwerfung unter den Spruch der deutschen Gerichte kann deshalb praktisch bedeutungslos sein, denn die belgische Eisenbahnverwaltung hat die Befugnis, binnen eines Monats (zwei Wochen im vorläufigen Abkommen I 7) nach Rechtskraft des deutschen Urteils die Entscheidung eines Schiedsgerichts darüber anzurufen, daß das deutsche Gericht die ihm auf Grund des Abkommens zuerkannte Zuständigkeit überschritten habe (Art. 6 § 3). Hält das Schiedsgericht diese Einrede für begründet, so entscheidet es selbst; sonst bleibt es bei dem Urteil des deutschen Gerichts.

§ 5 des Art. 6 (I 7 vorl. Abk.) regelt dann noch den Sonderfall, daß infolge desselben Ereignisses vor einem belgischen Gericht ein Strafverfahren und vor einem deutschen Gericht ein Zivilverfahren anhängig werden. Zu denken ist dabei z. B. an den Fall, daß ein belgischer Bahnbeamter zum Nachteil eines deutschen Reisenden eine strafbare Handlung (Körperverletzung, Diebstahl, Unterschlagung und ähnliches) begeht. Dann muß das deutsche Verfahren bis nach Entscheidung des belgischen Gerichts aussetzen.

Endlich ist noch die Bestimmung getroffen, daß bei Streitfragen zwischen den deutschen Bewohnern und der belgischen Eisenbahnverwaltung, die nicht zum Gegenstand eines gerichtlichen Verfahrens gemacht werden, ein Schiedsgericht, bestehend aus einem Deutschen und einem Belgier, entscheidet. Können sich diese nicht einigen, so entscheidet der Präsident der Reichsbahn-

direktion Köln (Art. 6 § 6; I 8 vorl. Abk.), eine immerhin ungewöhnliche, aber durchaus praktische Regelung.

In der nun folgenden Gruppe von Bestimmungen wird der Betrieb als solcher geregelt. Grundsatz ist dabei im Interesse der deutschen Anlieger, daß die Bahnanlagen in einwandfrei betriebssicherem Zustande zu halten sind (Art. 5; I 6 vorl. Abk.). Bezüglich des Zugverkehrs wird zwischen Personen- und Güterzügen unterschieden. Die Personenzüge unterliegen beim Ein- und Austritt aus belgischem Gebiet in Raeren und Kalterherberg der deutschen und belgischen Zollkontrolle. Die Personenzüge fahren von Aachen bis St. Vith mit durchlaufendem Wagenpark, der nicht getrennt werden darf. Sie müssen auf jeder Station des Kreises Monschau halten (Art. 7 § 1; II 1 a vorl. Abk.).

Die Güterzüge fahren ohne Aufenthalt durch das deutsche Gebiet durch und setzen die für dieses Gebiet bestimmten Waren in Raeren oder Kalterherberg zur Zollkontrolle ab (Art. 7 § 2; II 1 b vorl. Abk.). Von dort aus werden die Waren durch besondere, das deutsche Gebiet bedienende Güterzüge weitergefahren.

Hinsichtlich des Lokomotiv- und Personalwechsels, der Zahl der Personen- und Güterzüge, der Einlegung von Bedarfszügen und der Aufstellung der Fahrpläne haben sich die belgische Eisenbahnverwaltung und die Reichsbahndirektion Köln ins Benehmen zu setzen (Art. 8, 9, 10; II 2—4 vorl. Abk.). Bezüglich der Wagenstellung und der damit verbundenen Finanzfragen ist ebenfalls eine gegenseitige Verständigung vorgesehen (Art. 11). Es gelten dabei die allgemeinen Bestimmungen und Vereinbarungen. Die Wagengestellung soll, soweit möglich, durch Naturalausgleich abgegolten werden, und in gleicher Weise sollen die beiderseitigen Betriebsleistungen von der und bis zur Landesgrenze abgerechnet werden (II 7 vorl. Abk.).

Zu dem nun folgenden Kapitel III über den Abfertigungsdienst ist nur zu sagen, daß hier fast ausschließlich die deutschen Bestimmungen weitergelten, indem auf den 5 Bahnhöfen des Kreises Monschau die Bestimmungen der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung anzuwenden sind (Art. 12; III 1 vorl. Abk.). Auch sind nach deutschen Orten gedruckte Fahrkarten mindestens in dem gleichen Umfange wie früher unter deutscher Verwaltung aufzulegen (Art. 13; III 2 vorl. Abk.). Bei der Wagengestellung darf der Verkehr mit Belgien nicht bevorzugt werden, und die aus Deutschland eingehenden beladenen Wagen sollen in erster Linie zur Deckung des Bedarfs für den Verkehr mit dem übrigen Deutschland dienen (Art. 17; III 6 vorl. Abk.).

Das gleiche Bild, nämlich die Anwendung der Bestimmungen der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung, zeigt sich bei den Tarifen. Die deutschen Bestimmungen gelten sowohl für die Personen- wie für die Gütertarife. Deutsche Sprache und deutsche Währung sind maßgebend (Art. 19 und 20; IV vorl. Abk.). Der Gütertarif muß die deutsche Klassifikation sowie für alle Güter-

arten die deutschen Frachtberechnungsgrundsätze und die deutschen Nebengebühren enthalten (Art. 21). Bezüglich der zu durchfahrenden belgischen Gebietsteile erhält die belgische Eisenbahn im Wege der Kontrollabrechnung in deutscher Währung die ihr nach den kilometrischen Entfernungen zustehenden Anteile sowohl von den Personen- wie von den Gütertarifen (Art. 20 § 3; IV A 3 und IV B 3 vorl. Abk.).

Die Zollabfertigung erfolgt, wie bereits gesagt, in Raeren und Kalterherberg. Die für die deutsche Zollverwaltung erforderlichen Räumlichkeiten stellt die belgische Eisenbahnverwaltung gegen Zahlung einer Anerkennungsgebühr zur Verfügung (Art. 22 § 1; V 1 u. 2 vorl. Abk.). Dem Wesen des deutschen Zolldienstes entsprechend dürfen die deutschen Zollbeamten in Uniform sich in den Zügen und auf dem Bahngebiet zwischen Walheim und Kalterherberg auch auf belgischem Gebiete aufhalten und die Züge benutzen (Art. 25, 26; V 2, 5 u. 6 vorl. Abk.). Sie sind weiterhin zur Ausübung aller aus ihrem Dienste sich ergebenden Tätigkeiten berechtigt, insbesondere auch zur Beschlagnahme von Waren und Verbringung der beschlagnahmten Waren auf deutschen Boden sowie zu den zwecks Feststellung des Tatbestandes und Verfolgung der einzelnen Straffälle erforderlichen Maßnahmen befugt. Auf dem Bahngebiet in Raeren darf jedoch eine Verhaftung belgischer Staatsangehöriger und solcher dritter Staaten nur durch Vermittlung der zuständigen belgischen Behörde vorgenommen werden (Art. 25 § 2; V 6 vorl. Abk.).

Entsprechend den Deutschland gewährten Vergünstigungen genießen die auf dem belgischen Gebiet der Eisenbahnstrecke Raeren—Kalterherberg wohnenden, im öffentlichen Dienste stehenden Personen belgischer Staatsangehörigkeit Zollfreiheit für die für ihren Bedarf aus Belgien bezogenen Gegenstände (Art. 31; V 14 vorl. Abk.).

Zum Abschluß sei der Vollständigkeit halber noch auf die Verpflichtung der belgischen Bahn zur Beförderung der deutschen Post hingewiesen. Diese Verpflichtung schließt einerseits für Belgien eine Haftpflicht und einen Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Pauschsumme, andererseits Vorzugsrechte der deutschen Postbeamten in sich (Art. 32ff.; VI vorl. Abk.).

Die Einhaltung aller bisher zitierten für die belgische Eisenbahnverwaltung bestehenden Verpflichtungen soll garantiert sein durch ein Beschwerdeverfahren. Entsprechende Beschwerden sind an den Präsidenten der Reichsbahndirektion Köln zu richten, der sie im Benehmen mit der belgischen Eisenbahnverwaltung zu erledigen hat (Art. 35).

Wenn auch damit die in dem Abkommen enthaltenen hauptsächlichen Bestimmungen über die Bahnlinie selbst erschöpft sind und die weiteren Abschnitte von der Zerschneidung der Gebietsteile und den daraus für die Bevölkerung entstehenden Schwierigkeiten handeln, muß doch zur Vervollkommnung der hier zur

Erörterung stehenden Fragen auf einige weitere Bestimmungen hingewiesen werden. Wenn der vorher besprochene Abschnitt all das regelte, was mit einer Verbindung zweier belgischer Landesteile und der damit in Interessenkollision stehenden Entziehung einer lebenswichtigen Bahnstrecke für den deutschen Verkehr zusammenhängt, so gehen die folgenden Bestimmungen im wesentlichen davon aus, daß durch die Zerschneidung deutschen Landes in mehrere Teile umgekehrt auch wieder ein Verkehr der deutschen Teile untereinander gewährleistet sein muß. Hierüber bestimmt Art. 41 § 1:

„Belgien verpflichtet sich, die Anlage von Überführungen und Unterführungen quer über die Bahn, die als im öffentlichen Interesse liegend anerkannt und von den deutschen öffentlichen Behörden oder Unternehmungen im öffentlichen Interesse gefordert werden, zuzulassen, insbesondere die Überführung mit Telegraphen-, Fernsprech- und elektrischen Leitungen, die Anlage von Wasserdurchlässen usw., die Überführung oder Unterführung von Kunststraßen sowie die Anlage von Brücken über die Bahnlinie zu gestatten. Ausnahmsweise ist, wo die Geländegestaltung es erfordert, die Überkreuzung der Eisenbahngeleise im Niveau zu gestatten. Die Einrichtungen bedürfen der Genehmigung, welche die für den Betrieb der Bahnen und die Sicherheit des Zugverkehrs gegenwärtig und in Zukunft notwendig erachteten Bedingungen enthält. Die Erhaltung jeder der bestehenden Anlagen wird zugesichert und durch Erteilung einer entsprechenden Genehmigung festgelegt. Etwaige Nachteile oder schädlichen Folgen für die Eisenbahn sind von der Behörden oder öffentlichen Unternehmungen zu tragen, zu deren Gunsten die Genehmigungen erteilt worden sind."

Diese weitgehende, aber auf Grund der Eigenart des Falles notwendige Regelung ist durchaus geeignet, einen erträglichen Zustand zu schaffen, zumal auch andererseits Deutschland für seine durch belgisches Gebiet führenden Straßen gleiche Zugeständnisse macht (Art. 42). Es liegt aber auch auf der Hand, daß eine solche Regelung zu Unzuträglichkeiten führen kann, da die Rechte Deutschlands zwar im Abkommen ausgesprochen, aber von der Erteilung der belgischen Genehmigung abhängig sind. Das ist insbesondere insofern bedenklich, als die Genehmigung davon abhängig ist, daß die Anlagen als im öffentlichen Interesse liegend anerkannt werden.

Sollten derartige Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung und Handhabung dieser und anderer Bestimmungen des Abkommens auftreten und können sie nicht durch Verständigung zwischen den beteiligten Verwaltungen erledigt werden, so schlichtet ein aus vier Mitgliedern bestehender gemischter Verwaltungsausschuß. Die Entscheidung erfolgt nach Stimmenmehrheit. Im Falle der Stimmengleichheit entscheidet ein einem dritten Staate angehöriger Schiedsrichter, um dessen Ernennung die Königlich Niederländische Regierung gebeten werden wird (Art. 94).[1])

[1]) VII 1 vorl. Abk. hatte 5 Mitglieder vorgesehen und die Zuständigkeit auf reine Verwaltungsfragen beschränkt.

In einer Anlage 1 zu dem Abkommen [1]) erfolgt eine genaue Regelung der Personenzugabfertigung auf den Grenzbahnhöfen Raeren und Kalterherberg und der dort erforderlichen deutschen und belgischen Zollnachschau.

In einer Anlage 2 [2]) sind der auf einer Verbindungskurve Raeren umgehende Eisenbahngüterverkehr und der Fall geregelt, daß ein durchgehender Güterzug auf deutschem Gebiete einen unvorhergesehenen Aufenthalt hat.[3])

Auffällig ist, daß das Abkommen im Gegensatz zu sonstigen derartigen Übereinkommen keine Bestimmungen über den Militärverkehr enthält. Die Erklärung dafür ist darin zu finden, daß, da ja die Bahn auf belgischem Boden läuft, Belgien sich ohne weiteres für berechtigt hält, Truppenkontingente durch beiderseitig deutsches Land zu fahren.

Erwähnt sei schließlich noch, daß am 7. November 1929 eine Vereinbarung über den Betrieb von Bahnhofswirtschaften und Buchhandlungen auf den Bahnhöfen der Eisenbahnstrecke Raeren—Kalterherberg getroffen wurde.[4]) Diese Vereinbarung, deren Bedeutung zunächst nebensächlich erscheinen mag, ist doch insofern von Wichtigkeit, als sie die Regelung beachtlicher Hoheitsfragen enthält. Die Bahnhofswirtschaften und Buchhandlungen auf belgischem Gebiet können ihre Waren zollfrei aus Belgien beziehen, stehen aber andererseits dem Besuche der deutschen Anwohner offen. Um hier Unzuträglichkeiten zu vermeiden, sind die von den Gastwirten bzw. Buchhändlern zu beziehenden Waren mengenmäßig festgelegt und unterliegen außerdem einer besonderen Beaufsichtigung durch die beiderseitigen Zollämter. Halten die betreffenden Verkäufer ihre Verpflichtungen nicht ein, so kann ihnen die Erlaubnis zum Betriebe der Gastwirtschaft oder Buchhandlung entzogen werden.

In jüngster Zeit ist zu obigem Abkommen ein Zusatzabkommen vom 10. Mai 1935 geschlossen worden.[5]) Es ist nicht uninteressant festzustellen, daß in dem Schlußprotokoll [6]) zu diesem Zusatzabkommen unter II von der belgischen Eisenbahnverwaltung der Wunsch geäußert wird, die Linie Raeren—Kalterherberg eingleisig zu betreiben und aus diesem Grunde das zweite Gleis zu beseitigen. Die deutsche Delegation hat letzterem nicht zugestimmt, es soll aber vorläufig auf ein Jahr ein eingleisiger Betrieb eingeführt werden, allerdings unter der Bedingung, daß an Zustand der Bahn, Zahl und Geschwindigkeit der Personenzüge nichts geändert wird und daß die Güterzüge fahrplanmäßig verkehren.[7])

[1]) RGBl. 1931 II S. 161.
[2]) RGBl. 1931 II S. 163.
[3]) Außerdem RGBl. 1935 II S. 752 (I).
[4]) RGBl. 1931 II S. 187; ebenso V 15 vorl. Abk.
[5]) RGBl. 1935 II S. 752.
[6]) RGBl. 1935 II S. 763.
[7]) In dem Zusatzabkommen vom 10. Mai 1935 ist ein Zeitpunkt für den

Belgien hat damit zugegeben, daß die von ihm als für die Verbindung seiner Gebietsteile so wichtig und notwendig angesehene Bahnlinie wohl doch nicht die ihr zugesprochene Bedeutung hat. Trotzdem mußte 1920 jene unglückliche „Grenzverbesserung" erfolgen!

2. Kapitel
Die Eisenbahnen im polnischen Korridor

§ 1
Vorgeschichte und Regelung im Versailler Vertrag

Wenn die Korridorfrage im Rahmen dieser Arbeit im Zusammenhang mit der dabei erfolgten Regelung der Verkehrsbeziehungen zur Sprache kommt, so soll das nicht geschehen ohne Hinweis auf zwei das Korridorproblem aufs engste berührende politische Ereignisse der jüngsten Zeit, nämlich einmal das im Jahre 1934 geschlossene deutsch-polnische Abkommen, und zum andern die Beschränkung des Eisenbahnverkehrs im Korridor seit Beginn des Jahres 1936.

Mit dem Abschlusse des vorläufig zehnjährigen Verständigungspaktes ist die Hoffnung auf eine neue Phase in den politischen Beziehungen zwischen Deutschland und Polen wachgeworden. In dem Abkommen verpflichten sich beide Regierungen, in den ihre gegenseitigen Beziehungen betreffenden Fragen, welcher Art sie auch sein mögen, sich unmittelbar zu verständigen. Damit ist eine lange Zeit unglücklicher Spannungen der politischen Sphäre zwischen beiden Ländern abgeschlossen und damit hoffentlich auch die Behandlung juristischer Fragen weniger heikel geworden. Daß es trotzdem zu den für den deutschen Ostpreußenverkehr einschneidenden Maßnahmen des Jahres 1936 kam, ist

---

Beginn des eingleisigen Betriebes nicht festgelegt. Bisher ist der eingleisige Betrieb auf der Strecke Aachen—Kalterherberg mit Wirkung vom 1. Februar 1937 ab nur bis Lammersdorf eingerichtet worden. Die Belgier beabsichtigen dabei offensichtlich, um die Frage einer endgültigen Regelung möglichst weit hinauszuschieben, den eingleisigen Betrieb abschnittweise einzuführen und das Abkommen vom 10. Mai 1936 erst in Kraft treten zu lassen, wenn die gesamte Strecke eingleisig betrieben wird.

Im Zusammenhang damit dürfte die Feststellung interessieren, daß auch die Verbindungskurve bei Raeren noch zweigleisig betrieben wird. Der Grund hierfür dürfte militärischer Art sein, da an dieser Kurve außer einer deutschen Zollstelle eine Rampe liegt, die den Belgiern zu Truppenentladungen auf dem ehemals deutschen Truppenübungsplatz Elsenborn dient.

Interessant ist auch die Feststellung, daß die Belgier bereits vor Abschluß des Abkommens im Juli 1934 am Ausgang des Bahnhofes Kalterherberg das Fahrgleis St. Vith—Raeren in Richtung Raeren ausgebaut haben.

zwar ein Rückschritt, muß aber aus der allgemeinen verworrenen internationalen Finanzlage heraus betrachtet werden und läßt die Hoffnung berechtigt erscheinen, daß diese Ausnahmeregelung alsbald eine befriedigende Lösung findet.

Alle diese immer wieder auftauchenden Schwierigkeiten, die das Korridorproblem so ernst gestalten, haben ihren eigentlichen Grund in der bewegten geschichtlichen Vergangenheit dieses Gebietes. Will man daher die mit dem Korridor zusammenhängenden Fragen richtig verstehen, so ist es unumgänglich notwendig, die geschichtliche Entwicklung in aller Kürze zu streifen.

Der jetzige territoriale Zustand entspricht etwa dem der Zeit Friedrichs des Großen. Im Jahre 1772 wurden in der ersten polnischen Teilung alte deutsche Gebiete, nämlich Westpreußen und der Netzegau außer Danzig und Thorn von Preußen wiedererworben und damit endlich die Verbindung zwischen dem ehemaligen Herzogtum Preußen und den märkischen Stammlanden hergestellt. Diese Verbindung wurde in der zweiten und dritten polnischen Teilung erheblich nach Süden und Osten erweitert und brachte selbst Warschau in preußischen Besitz. Bereits 1807 ging dann durch den Tilsiter Frieden der größte Teil dieses Gebietes wieder verloren; die Verbindung zwischen Brandenburg und Ostpreußen blieb jedoch bestehen. Der Wiener Kongreß schuf dann durch die Rückgabe von Posen, dem Netzegau und großen Teilen Westpreußens an Preußen jenen Zustand, der bis 1919 bestanden hat. Versailles war es vorbehalten, diesen im Verlaufe von 100 Jahren immer mehr gefestigten Zusammenhang zu zerreißen und Westpreußen und Posen der Republik Polen zuzusprechen.

Mit der Anerkennung Polens als unabhängiger Staat durch Deutschland in Art. 87 des Versailler Vertrages und mit dem ebendort ausgesprochenen Verzicht Deutschlands auf die „Korridor" genannten Gebiete mußte die Regelung der Verkehrsbeziehungen zwischen den gewaltsam getrennten deutschen Gebietsteilen Hand in Hand gehen.

Der Versailler Vertrag bestimmt darüber in Art. 89:[1])

„Polen verpflichtet sich, dem Personen-, Waren-, Schiffs-, Boots-, Eisenbahnwagen- und Postverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das polnische Gebiet einschließlich der Hoheitsgewässer völlige Durchgangsfreiheit zuzugestehen und ihm hinsichtlich der Verkehrserleichterungen und -beschränkungen sowie in jeder anderen Hinsicht zum mindesten dieselbe günstige Behandlung zuteil werden zu lassen, wie dem Verkehr von Personen, Waren, Schiffen, Booten, Wagen, Eisenbahnwagen und Postsendungen, die polnischer Nationalität, polnischen Ursprungs, polnischer Herkunft, polnisches Eigentum sind oder von einem polnischen Abgangsort kommen; wird einer anderen Nationalität eine noch günstigere Behandlung als der polnischen gewährt, so ist diese Behandlung maßgebend.

[1]) Art. 372 des Versailler Vertrages kommt hier nicht in Betracht, da Art. 89 als Spezialregel vorgeht; vgl. auch Deuticke a. a. O. S. 64.

Die Durchgangsgüter bleiben von allen Zoll- oder ähnlichen Abgaben frei.

Die Durchgangsfreiheit erstreckt sich auf den Draht- und Fernsprechdienst unter den Bedingungen, wie sie in dem im Art. 98 vorgesehenen Übereinkommen festgelegt sind."

Art. 98 bestimmt in Ergänzung dazu, daß Deutschland und Polen binnen Jahresfrist nach Inkrafttreten des Versailler Vertrages ein Übereinkommen abzuschließen hatten, das einerseits Deutschland für den Eisenbahn-, Draht- und Fernsprechverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das polnische Gebiet die volle Möglichkeit geeigneter Betätigung zu gewährleisten und andererseits Polen für seinen Verkehr mit der freien Stadt Danzig durch das etwa auf dem rechten Weichselufer zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig liegende deutsche Gebiet die gleiche Möglichkeit zu sichern habe. Im Streitfalle sollte der Wortlaut dieses Abkommens vom Völkerbundsrat festgesetzt werden.

Da der Abschluß dieses Abkommens notwendigerweise schon rein zeitlich trotz der Befristung auf ein Jahr umfangreiche Vorbereitungen erforderte, der Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reiche aber auch während dieser Zeit nicht abreißen durfte, wurde für diese Übergangszeit die Einrichtung einer vorläufigen Regelung erforderlich. Zu diesem Zwecke fanden bereits im August 1919 in Berlin Besprechungen statt mit dem Ziel, daß auch nach der Inbesitznahme des von Deutschland geräumten Gebietes durch Polen der Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reiche nicht erschwert werden sollte.[1]) Gleichen Inhalt hatten die Bestimmungen des über das abgetretene Gebiet abgeschlossenen Räumungsabkommens.

Von ganz besonderer Bedeutung und daher für eine vorläufige Regelung besonders dringlich war für Deutschland die durch die Lostrennung Ostpreußens entstandene neue militärische Lage. Die Abwicklung des Waffenstillstandes und die Frage der deutschen Baltikumtruppen wie auch die der militärischen Sicherung Ostpreußens machten ein Übereinkommen, den Militärzugsverkehr zwischen Deutschland und Ostpreußen betreffend, zu allererst notwendig. Das deshalb in Paris geschlossene Abkommen stellt somit den ersten Versuch dar, in einem Sonderabkommen den Durchgangsverkehr nach Ostpreußen zu regeln.[2])

Der Inhalt dieses Abkommens trug deutlich den Stempel eines Provisoriums und war entsprechend allgemein gehalten. Wöchentlich ein Militärzug auf der Strecke Konitz—Marienwerder—Bartenstein, im Bedarfsfalle bis zu drei oder vier Zügen täglich, wurden zugestanden. Maschinen- und Wagenstellung dafür, Zahlung der Transportkosten in deutscher Währung und Herbeischaffung der nötigen Kohlenmengen lagen Deutschland ob.

[1]) Bernhard, Der polnische Korridor, S. 31.

[2]) Bernhard a. a. O. S. 31; Fasbinder a. a. O. S. 65.

Im Gegensatz zu dieser Regelung im Militärverkehr kam es in der Frage des übrigen Personen- und Güterverkehrs nicht so schnell zu einer Einigung. Dieser Verkehr, der sich zunächst nur auf der Grundlage des Art. 89 des Versailler Vertrages abwickelte, war dadurch sehr erschwert, daß die von Polen für den Durchgangsverkehr freigegebenen Strecken und Züge nicht ausreichten und auch sonst ein reibungsloser Verkehr in keiner Weise gewährleistet war. Es wurde deshalb sehr bald nach Inkrafttreten des Versailler Vertrages in entsprechende Verhandlungen eingetreten. Die ersten Besprechungen fanden am 23. Februar 1920 in Warschau statt, wurden aber als erfolglos abgebrochen.[1]) Eine Wiederaufnahme der Verhandlungen konnte trotz der lebhaften Bemühungen Deutschlands infolge der ablehnenden Haltung Polens nicht erreicht werden, so daß Deutschland sich gezwungen sah, in einer Note vom 17. Mai 1920 die Botschafterkonferenz um ihr Eingreifen zu ersuchen. Trotzdem dauerte es bis zum August 1920, ehe Deutschland von der Einsetzung eines zur Untersuchung dieser Fragen gebildeten Spezialkomitees erfuhr. Da dieses Komitee wiederum erst nach längerer Zeit, nämlich am 6. Oktober 1920, in Paris zusammentrat, wurde es unmöglich, die Bestimmung des Art. 98 des Versailler Vertrages einzuhalten, nach der das Abkommen über den Durchgangsverkehr bis zum 10. Januar 1921 fertiggestellt sein sollte. Diese Schwierigkeit wurde durch eine Deklaration zwischen Deutschland und Polen vom 7. Januar 1921 überwunden, auf Grund deren aus dem verspäteten Zustandekommen des Abkommens keine Folgerungen gezogen werden sollten, solange man noch von seinem Abschluß überzeugt sein konnte.[2])

Am 16. Februar 1921 wurde dann der Vertrag in Paris paragraphiert. Am 21. April 1921 erfolgte ebenfalls in Paris seine Unterzeichnung. Die Verkündung als Gesetz vom 12. Juli 1921 und die Veröffentlichungen im Reichsgesetzblatt erfolgten am 6. August 1921.[3]) Ratifiziert seitens Deutschlands ist das Abkommen laut Bekanntmachung vom 6. Mai 1922.[4])

Das Abkommen ist ergänzt durch ein Zusatzabkommen mit Polen vom 15. Juli 1922, in dem die Linie Birkenfelde—Jarotschin—Gnesen—Thorn—Dt.-Eylau für den Durchgangsverkehr von Oberschlesien nach Ostpreußen bestimmt wurde.[5]) Dazu kommt zur Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs auf der Strecke Schneidemühl—Firchau—Konitz—Dirschau—Marienburg

[1]) Bernhard a. a. O. S. 33.

[2]) Bernhard a. a. O. S. 33.

[3]) RGBl. 1921 S. 1069 ff.; zu den Einzelheiten des Abkommens vgl. auch v. Mühlenfels, Ostpreußen, Danzig und der polnische Korridor als Verkehrsproblem; Fasbinder a. a. O. S. 66; Schönberg, Das Pariser Abkommen S. 1 ff.

[4]) RGBl. 1922 II S. 132.

[5]) RGBl. 1923 II S. 483/484.

ein Zusatzabkommen vom 26. März 1927.[1]) Schließlich sei noch erwähnt, daß Deutschland Polen infolge der unglücklichen Grenzziehung in Oberschlesien freien Durchgangsverkehr auf vier Linien in einem Abkommen vom 24. Juni 1922 zugestanden hat.[2]) Ebenso hat Deutschland gemäß Art. 470 des Genfer Abkommens vom 15. Mai 1922 die Berechtigung zum Durchgangsverkehr durch Polnisch-Oberschlesien.[3])

Bezüglich letzterer Abkommen und der dabei auftretenden und gerade in Oberschlesien so augenfälligen Schwierigkeiten ist noch darauf hinzuweisen, — und das mag, obgleich nicht unmittelbar die hier in Erörterung stehenden Fragen berührend, doch zum besseren Verständnis dienen —, daß hier zu dem Bestreben, die unnatürliche Zerreißung der Heimat weniger fühlbar zu machen, die Notwendigkeit kam, der jungen und unerfahrenen polnischen Republik die Möglichkeit zu geben, sich nicht nur in Rechts-, Wirtschafts- und Kulturleben, sondern auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens einzuleben.[4])

§ 2

Die Abkommen über den Durchgangsverkehr mit Polen

1. Der Korridorverkehr

Das für den Durchgangsverkehr die Grundlage bildende, am 21. April 1921 in Paris unterzeichnete Abkommen zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland ist im Gegensatz zu allen weiteren Abkommen Deutschlands mit Polen in deutscher und französischer Sprache gehalten, wohl in Anbetracht seiner allgemeinen Bedeutung und auch mit Rücksicht auf die Einbeziehung auch der Freien Stadt Danzig. Alle weiteren nur zwischen Deutschland und Polen abgeschlossenen Übereinkommen sind dagegen in deutscher und polnischer Sprache veröffentlicht.

Das Abkommen vom 21. April 1921 ist der darin getroffenen Regelung entsprechend umfangreich und umfaßt 114 Artikel. Es ist mit Ausnahme der unten besprochenen Zusätze noch heute grundsätzlich in Geltung.

Das Abkommen umfaßt in seinen Bestimmungen nicht nur den Eisenbahnverkehr, sondern überhaupt alle Verkehrsarten zu Wasser und zu Lande mit Ausnahme des Luftverkehrs. Hier

[1]) Veröffentlicht am 14. Mai 1927 in RGBl. 1927 II S. 328 ff.

[2]) Veröffentlicht in RGBl. 1923 II S. 457, in Kraft getreten am 10. März 1923.

[3]) RGBl. 1922 II S. 585.

[4]) Vgl. dazu Crusen, Oberschlesienheft S. 405; Scholz, Oberschlesienheft S. 521 ff. Mit dem 15. Juli 1937 ist allerdings der Durchgangsverkehr in Oberschlesien aufgehoben. Vgl. dazu den Nachtrag am Ende der Arbeit.

können jedoch mit Rücksicht auf das enger gefaßte Thema nur die den Eisenbahnverkehr und damit zusammenhängenden Fragen betreffenden Bestimmungen erörtert werden.

Als wesentlichstes Merkmal des Abkommens sei vorangestellt, daß infolge der Schaffung dreier verschiedener Staatsgebiete an Stelle des früheren einzigen deutschen und infolge der damit verbundenen Zerschneidung der bestehenden Eisenbahnlinien[1]) nicht ausschließlich ein deutsches Durchgangsrecht durch polnisches und Danziger Gebiet geschaffen ist, sondern umgekehrt auch ein gleiches Recht für Danzig und Polen hinsichtlich des auf dem rechten Weichselufer gelegenen deutschen Gebietes (Art. 1). Es entstehen daher folgende Möglichkeiten:

1. Deutschland nach Ostpreußen über polnisches Gebiet,
2. Deutschland nach Ostpreußen über polnisches und Danziger Gebiet,
3. Polen nach Polen über deutsches Gebiet,
4. Polen nach Polen über Danziger Gebiet,
5. Polen nach Danzig über deutsches Gebiet,
6. Danzig nach Deutschland über polnisches Gebiet.

Dabei unterliegen dem stärksten Verkehr und damit auch der größten Bedeutung die Fälle 1. und 2., das sind jene Fälle, in denen Deutschland seine abgetretenen Gebietsteile durchfahren muß. Dieser grundsätzlich festgelegte, weil kürzeste, Weg ist aber nicht der einzig mögliche etwa derart, daß das Durchgangsrecht Deutschlands sich nur auf die abgetretenen Gebiete, also den „Korridor" bezieht, sondern es ist ausdrücklich vorgesehen, daß im Falle einer Beeinträchtigung des Durchgangsverkehrs durch unvorhergesehene Ereignisse die polnische Regierung vorübergehend einen Eisenbahnverkehr durch das Gebiet des ehemaligen Königsreiches Polen, so wie es durch den Wiener Kongreß geschaffen war, sicherzustellen hat (Art. 1 Abs. 2).

Weitere Grundregel für den Durchgangsverkehr ist, daß die das fremde Staatsgebiet passierenden Personen oder Waren in jeder Hinsicht einer gleich günstigen Behandlung unterliegen, wie die Personen und Waren der entsprechenden Nationalität des Durchgangslandes (Art. 1 Abs. 5). Diese Regelung bringt es mit sich, daß die Durchgangsgüter von allen Zoll- oder ähnlichen Abgaben frei bleiben (Art. 2). Wegen des allgemeinen europäischen Interesses an diesem Durchgangsverkehr und als ein weiterer Ausfluß der grundsätzlichen Durchgangsfreiheit kam es daher auch zu der Bestimmung, daß, abgesehen von besonders ausgesprochenen Ausnahmen, die Durchgangsfreiheit ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit der Personen, auf den Ursprung der Waren und auf die Staatsangehörigkeit des Absenders oder Empfängers gilt (Art. 3). Daher können auch Ein- und Ausfuhrverbote im Durchgangsland auf den Durchgangsverkehr nicht angewendet werden (Art. 7).

[1]) Vgl. Anlage 1.

Die Verpflichtungen des jeweiligen Durchgangslandes gehen sogar so weit, daß die Gesetze des Durchgangslandes, denen der Durchgangsverkehr in Anerkennung des Territorialitätsprinzips unterliegt (Art. 5), und es handelt sich hierbei nur um die auf die Aufrechterhaltung der Ordnung und öffentlichen Sicherheit bezüglichen sowie die gesundheitspolizeilichen Gesetze und Vorschriften, niemals den Durchgangsverkehr unterbinden dürfen. Auch eine vorübergehende Unterbrechung oder Hemmung des Durchgangsverkehrs darf nur im Falle der Notwendigkeit und äußersten Dringlichkeit eintreten (Art. 5 Abs. 2).

An die Spitze der weiteren hier interessierenden Einzelheiten der Regelung im Eisenbahnverkehr muß eine Gruppe von Bestimmungen gestellt werden, die eine sonst bei ähnlichen Abkommen nicht wiederzufindende Eigenart darstellen. Das Abkommen unterscheidet nämlich zwischen einem privilegierten und einem gewöhnlichen Durchgangsverkehr (Art. 4).

Der gewöhnliche Durchgangsverkehr findet grundsätzlich mit allen Verkehrsmitteln statt mit Ausnahme der dem privilegierten Verkehr dienenden Eisenbahnzüge (Art 4 Abs. 5). Der privilegierte Verkehr dagegen, der sich also ausschließlich auf die Eisenbahn beschränkt, wird derart vorgenommen, daß die Reisenden in ganzen Zügen oder besonderen Zugteilen befördert werden. In diesen Zügen befinden sich die Reisenden, wenn man es so ausdrücken darf, auf einem transportablen Stück ihres Heimatbodens. Allerdings bereitet ein solcher Vergleich insofern Schwierigkeiten, als die Züge sich nicht wie Schiffe auf freiem Meer in hoheitsfreiem Gebiete befinden, sondern innerhalb der jeweiligen Landeshoheitsgrenzen bewegen und unter bestimmten Voraussetzungen die Hoheitssphäre des Durchgangslandes auch in diese Züge hineinreicht. Obwohl also die Hoheit des Heimatlandes tatsächlich nicht vorhanden ist, sind die Reisenden ebenso wie ihr Gepäck frei von allen Paß- und Zollförmlichkeiten (Art. 4 Abs. 2). Dieser Abschluß der Reisenden, der tatsächlich durch Abschließen der Wagentüren vorgenommen wird, wirkt sich dahin aus, daß die Reisenden im Durchgangslande grundsätzlich weder aussteigen können noch dürfen, und daß das Hineinnehmen oder Herausreichen von Gegenständen aller Art den Reisenden im Durchgangslande unbedingt verboten ist.[1])

Dafür genießen aber die Reisenden im privilegierten Durchgangsverkehr den ganz besonderen Schutz der Behörden des Durchgangslandes. Sie können ohne Rücksicht auf ihre politische oder öffentliche Betätigung mit ihrem Gepäck frei durchreisen, mit Ausnahme allerdings jener Fälle, in denen einer dieser Reisenden im Hoheitsgebiete des Durchgangslandes und während

[1]) So die grundsätzliche Regelung. In den letzten Jahren sind hier allerdings z. B. hinsichtlich des Einkaufens von Erfrischungen usw. gewisse Erleichterungen geschaffen worden, auch werden jetzt die Türen nicht mehr verschlossen.

seines Aufenthaltes in diesem Lande ein Verbrechen oder Vergehen begangen hat (Art. 6).

Damit wird auch hier wie in allen anderen derartigen Abkommen zum Ausdruck gebracht, daß auch bei weitestgehenden Verpflichtungen eines Staates gegenüber einem anderen zumindest ein bestimmt umgrenzter Kreis von Hoheitsbefugnissen durch Abkommen nicht eingeschränkt werden kann. Es liegt darin ein Eingeständnis dafür, daß in Fällen gewaltsamer Abtrennung von Gebietsteilen eines Staates eine dauernde Kollision der Hoheitsinteressen unvermeidlich ist. Trotzdem hat es Deutschland erreicht, und das stellt einen, wenn auch nur geringen Ausgleich für die erlittenen Gebietseinbußen dar, daß das Abkommen die deutschen Interessen weitgehend in den Vordergrund stellt. Inwieweit allerdings diese im Abkommen niedergelegte Regelung bei Schwierigkeiten in der Praxis sich als brauchbar erweisen wird, ist eine Frage, deren Beantwortung gerade mit Rücksicht auf die Beschränkung des Korridorverkehrs im Jahre 1936 nicht ohne weiteres möglich ist. Jedenfalls ist auch gerade in den Jahren nach Abschluß des Abkommens polnischerseits viel gegen den wahren Geist des Abkommens gesündigt worden. Das hat sich zwar gebessert, aber man wird, wie der Fall der Gegenwart zeigt, auch noch in der Zukunft mit der Möglichkeit irgendwelcher Streitfragen rechnen müssen.

Dieselbe Frage, inwieweit sich das Abkommen in der Praxis bewährt, entsteht auch bezüglich der Bestimmung des Art. 9. Hier ist aus dem Gedanken der Allgemeinbedeutung des Abkommens für den europäischen Verkehr heraus gesagt, daß im Kriegsfalle (und gemeint damit ist jeder europäische Krieg) die Bestimmungen des Abkommens nicht ohne weiteres außer Kraft treten. Selbst „wenn eines der Durchgangsländer es aus Anlaß eines Krieges in Europa für nötig hält, den Durchgangsverkehr einzuschränken, so muß es die Gegenpartei auf diplomatischem Wege hiervon verständigen und kann diese Einschränkung erst 48 Stunden nach dieser Benachrichtigung in Kraft setzen“ (Art. 9 Abs. 2).

Daß diese Bestimmung der Anlaß zu Meinungsverschiedenheiten sein kann und mit ihrer Ausnahmeregelung von der grundsätzlichen Einhaltungspflicht des Durchgangsverkehrs sich als Schädigung für die betroffenen Durchgangsberechtigten darstellen kann, erkennt das Abkommen in Art. 9 Abs. 2 an, in dem für diese Fälle die Entscheidung eines für diese und alle anderen aus dem Abkommen sich ergebenden Streitfälle in Art. 11 ff. näher geregelten Schiedsgerichtes offen gelassen wird. Das Schiedsgericht hat seinen Sitz in Danzig. Es soll nach den Bestimmungen des Abkommens und nach den allgemeinen Grundsätzen von Recht und Billigkeit entscheiden (Art. 11). Das Gericht setzt sich zusammen aus drei Richtern (je einer der am Abkommen beteiligten Staaten) und einem Vorsitzenden, der einem im Weltkriege neutral gewesenen Staate angehören muß (Art. 12).

Die Entscheidung erfolgt durch den Vorsitzenden und zwei Richter, und zwar die der beiden in der Streitsache beteiligten Staaten (Art. 14). In dringlichen Fällen und auf Antrag einer Partei kann das Schiedsgericht vorläufige Maßnahmen anordnen (Art. 16). Um dem Spruche des Schiedsgerichts ein entsprechendes Gewicht beizulegen, verpflichten sich die vertragschließenden Teile, die Entscheidungen und Urteile des Schiedsgerichtes loyal auszuführen.

Nach diesen mehr einleitenden Bemerkungen soll nun im folgenden auf die wesentlichen, den eigentlichen Eisenbahndurchgangsverkehr betreffenden Bestimmungen des Abkommens eingegangen werden.

An der Spitze dieser Bestimmungen stehen zwei Artikel, die durch ihre grundlegende Bedeutung hervorragen und demgemäß alle weiteren Bestimmungen im wesentlichen nur als Ausführung der in ihnen ausgesprochenen Hauptverpflichtungen erscheinen lassen.

Art. 22 bestimmt als Grundnorm des Durchgangsverkehrs:

Polen erkennt die Verpflichtung an, mit seinen eigenen Betriebsmitteln den gesamten dem polnischen Netze angebrachten Eisenbahndurchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet durchzuführen. Die Durchfuhr soll auf der die kürzeste Verbindung darstellenden Strecke zwischen der deutschen Abgangs- und Empfangsstation erfolgen. Ausnahmen sind nur mit Zustimmung der beteiligten Eisenbahnverwaltungen zulässig. Die Reisenden können ihren Reiseweg für sich und ihr Gepäck frei wählen. Post, Expreßgut, Eilgut, leicht verderbliches Gut und Vieh sollen mit der günstigsten Beförderungsgelegenheit befördert werden.

Die Freie Stadt Danzig übernimmt Deutschland gegenüber dieselbe Verpflichtung hinsichtlich ihres Gebietes. Deutschland übernimmt dieselbe Verpflichtung hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig auf dem im Art. 96 des Versailler Vertrages erwähnten Gebiete.

Dazu gibt Art. 23 die Übersicht über die einzurichtenden Durchzugsstrecken. Dieses Verzeichnis ist in der Zwischenzeit bereits ergänzt worden.[1]) Der privilegierte Verkehr, wie er sich aus Art. 4 des Abkommens ergibt, erfolgt demnach auf folgenden Linien:

a) Lauenburg—Danzig—Dirschau—Marienburg,
b) Konitz—Dirschau—Marienburg,
c) Schneidemühl—Bromberg—Thorn—Deutsch-Eylau,
d) (Schwiebus)—Bentschen—Posen—Thorn—Deutsch-Eylau,
e) (Züllichau)—Bentschen—Posen—Thorn—Deutsch-Eylau,
f) Rawitsch—Lissa—Posen—Thorn—Deutsch-Eylau,
g) Fraustadt—Lissa—Posen—Thorn—Deutsch-Eylau,
h) (Oels)—Krotoschin—Gnesen—Thorn—Deutsch-Eylau,
i) Garnsee—Marienburg—Danzig,

[1]) RGBl. 1923 II S. 483.

k) Deutsch-Eylau—Marienburg—Danzig,
l) Birkenfelde—Jarotschin—Gnesen—Thorn—Deutsch-Eylau.

Der ausdrückliche Vorbehalt der vertragschließenden Teile, alle drei Jahre die Liste der für den privilegierten Durchgangsverkehr bestimmten Linien nachzuprüfen und sie gegebenenfalls im gegenseitigen Einvernehmen abzuändern, hat sich als praktisch erwiesen und zu der Hinzunahme der unter l) erwähnten Linie geführt.[1])

Der neben dem auf den genannten Strecken liegenden privilegierten Verkehr weiterhin vorgesehene gewöhnliche Durchgangsverkehr erfolgt auf allen dem Verkehr zwischen den vertragschließenden Teilen geöffneten Eisenbahnlinien, die auf dem von Deutschland an Polen abgetretenen Gebiete, auf Danziger Gebiet und auf dem im Art. 96 des Versailler Vertrages erwähnten deutschen Gebiete liegen.

Die weitgehenden Verpflichtungen der beteiligten Staaten zur Übernahme des Verkehrs mit ihren eigenen Betriebsmitteln und die dabei besonders hervorgehobene Herausstellung bestimmter privilegierter Linie bringen es mit sich, daß die vertragschließenden Teile in dem Abkommen eine besondere Verpflichtung dahingehend übernommen haben, die für den privilegierten Eisenbahndurchgangsverkehr bestimmten Linien in einem regelrechten, der Entwicklung des Verkehrs auf diesen Linien entsprechenden Zustande zu unterhalten (Art. 25).

In diesem Zusammenhange ist es außerordentlich interessant, daß Polen bei Abschluß des Staatsvertrages tatsächlich nicht in der Lage war, seine Verpflichtungen betrieblicher Art sofort zu erfüllen und daß dementsprechend in das Abkommen eine besondere Bestimmung aufgenommen werden mußte, in der Deutschland anerkannte, daß damals die Leistungsfähigkeit der polnischen Eisenbahnen bezüglich der Betriebsmittel nicht den Bedürfnissen des deutschen Durchgangsverkehrs genügte (Art. 27 Abs. 4). Demzufolge wurden besondere Vereinbarungen hinsichtlich einer leihweisen Überlassung deutscher Lokomotiven an Polen für die Dauer von fünf Jahren getroffen (Art. 27 Abs. 5 u. 6).

Es kommt hierin mit besonderer Deutlichkeit wiederum das zum Ausdruck, was das gesamte Korridorproblem so schwer lösbar gestaltet, daß nämlich die gewaltsame Auseinanderreißung eines festgefügten und erprobten staatlichen Zusammenhanges schwerste Schädigungen und Stockungen auf allen Gebieten mit sich bringen muß. Demzufolge konnten die durch den Korridor führenden Durchzugsstrecken auch gar nicht von Anfang an jenes Maß an Leistungsfähigkeit aufweisen, das bei ihrer Bedeutung nötig gewesen wäre. Das kommt besonders deutlich in jener eigentlich selbstverständlichen Bestimmung des Abkommens zum Ausdruck, daß sich die vertragschließenden Teile verpflichten,

[1]) Diese Strecke ist laut Art. I des Zusatzabkommens zum Pariser Abkommen vom 15. Juli 1922 (RGBl. 1923 II S. 483) dazugekommen.

die Leistungsfähigkeit ihrer Eisenbahnen auf den in Betracht kommenden Strecken in einem möglichst kurzen Zeitraum bis zu einem Grade zu entwickeln, der den Anforderungen des in dem Abkommen vorgesehenen reibungslosen privilegierten Durchgangsverkehrs entsprach (Art. 27 Abs. 1 bis 3).

In der nun folgenden Gruppe von Bestimmungen (Art. 28 bis 35) werden Einzelheiten über die Ausgestaltung des möglichst reibungslos und ohne Verzögerung zu gestaltenden Durchgangsverkehrs gebracht. Über hierbei erforderlich werdende Sonderregelungen wie über die Aufstellung der Fahrpläne usw. sind unmittelbare Vereinbarungen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen vorgesehen. Bei Unfällen sagen sich die vertragschließenden Teile gegenseitige Hilfe zu.

Über die Haftung bei Unfällen wird in Anerkennung des Territorialitätsprinzips bestimmt, daß die Gesetze, Bestimmungen und Verordnungen des Unfallortes maßgebend sind (Art. 36 § 1). Im übrigen ist Grundsatz, daß die betriebführende Verwaltung haftet, auch für Handlungen ihrer Angestellten (Art. 36 §§ 2—8). Bei Streitigkeiten über die Haftung entscheidet das bereits erwähnte Schiedsgericht (Art. 36 § 9, Art. 11).

Die Tarifhoheit verbleibt auch hier den Territorialstaaten, es werden aber für den deutschen Durchgangsverkehr besondere direkte Tarife erstellt unter dem Titel: „Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig“ (Art. 39). Ebenso ist die Regelung für den Verkehr von Polen nach Danzig durch Deutschland.

Deutschland hat das Recht, die Vergünstigung von Ausnahmetarifen für sich in Anspruch zu nehmen, soweit diese nicht zur Milderung oder Behebung öffentlicher Notstände örtlicher Natur sind (Art. 39).

Von den weiteren Bestimmungen über den Personen- und Güterverkehr sollen nur die wesentlich erscheinenden genannt werden. Eine große Reihe von Einzelbestimmungen, die der bereits in den besprochenen Staatsverträgen enthaltenen Regelung etwa entsprechen, kann hier zwecks Vermeidung unnötiger Wiederholungen fortbleiben. Anzuführen, weil teilweise abweichend, ist aber folgendes:

Der Durchgangsverkehr unterliegt zwar den allgemeinen Zollvorschriften des Durchgangslandes (Art. 80), die Personen und ihr Gepäck bleiben jedoch im Durchgangsverkehr von allen Zoll- oder ähnlichen Abgaben frei (Art. 81). Dazu gehört die bekannte Bestimmung, daß die durchlaufenden Wagen D-Wagen sein müssen, damit sie unter Verschluß genommen werden können (Art. 81 Satz 2). Auch hinsichtlich der Güter in durchgehenden Wagen gilt Zollfreiheit unter Zollverschluß (Art. 83, 84) mit dem ausdrücklichen Verbot des Ein-, Aus- und Hinzuladens auf fremdem Gebiet (Art. 85).

Pässe oder sonstige Ausweispapiere werden von den Reisenden der privilegierten Züge nicht verlangt (Art. 97). Jedoch hat das Durchgangsland das Recht, im Falle eines Krieges in Europa oder, wenn im Durchgangsland verfassungsmäßig der Belagerungszustand oder überhaupt der Ausnahmezustand über ein vom Durchgangsverkehr berührtes Gebiet verhängt wird, als vorübergehende Maßnahme von den Angehörigen des durchgangsberechtigten Staates den Ausweis des gewöhnlichen Durchgangsverkehrs und von anderen Staatsangehörigen einen Paß zu verlangen. Diese Maßnahme darf jedoch nur nach Ankündigung im diplomatischen Wege und nach Ablauf einer Frist von zehn Tagen nach Benachrichtigung durchgeführt werden (Art. 98). Praktisch geworden ist dieser Fall noch nicht.

Die Reisenden des gewöhnlichen Durchgangsverkehrs benötigen einen mit Lichtbild versehenen behördlichen Personenausweis (Art. 99), der ein Visum tragen muß (Art. 100). Für Eisenbahn-, Zoll- und Postbeamte ist die Erleichterung vorgesehen, daß ihre Dienstausweise als Ersatz für Pässe und sonstige Ausweise gelten (Art. 102).

Endlich enthält das Abkommen in Kapitel X noch eine Reihe von Ausführungsbestimmungen zu den einzelnen besprochenen Artikeln. Danach können diese Bestimmungen geändert werden (Art. 113).

Neben dieser bisher besprochenen Regelung enthält das Abkommen in Kapitel III besondere Bestimmungen über den Militärdurchgangsverkehr. Diese Bestimmungen sind in Anbetracht der Abtrennung Ostpreußens vom Mutterlande eine Selbstverständlichkeit. Sie sind aber insofern besonders interessant, als das Abkommen das einzige aller Durchzugsstreckenabkommen ist — abgesehen von den nicht mehr gültigen Bestimmungen des Vertrages mit der Schweiz —, das auch den Militärverkehr auf den Durchzugsstrecken einer eingehenden Regelung unterzieht.

Der Grund dafür liegt in der Besonderheit dieser Art von Durchzugsstrecken. Bei allen anderen Durchzugsstrecken handelt es sich nicht um die Verbindung einer Exklave mit dem Mutterlande, sondern dort steht immer noch die Möglichkeit einer anderweiten Verbindung der beiden Gebietsteile ohne Berührung fremden Bodens offen. Die Möglichkeit Deutschlands, eine Verbindung über den Seeweg herzustellen, muß hierbei wegen der damit verbundenen Schwierigkeiten ausscheiden.

Der Sonderregelung über den Militärdurchgangsverkehr in dem Pariser Abkommen unterliegen alle im aktiven Dienst stehenden Angehörigen der deutschen Wehrmacht, ohne Rücksicht darauf, ob sie Uniform oder Zivil tragen (Art. 44 § 1). Im übrigen wird grundsätzlich unterschieden zwischen einzelreisenden deutschen Militärpersonen und ganzen Militärzügen.

Einzelreisende deutsche Militärpersonen dürfen nur die Züge des privilegierten Verkehrs oder die Militärzüge benutzen. Die

Benutzung anderer Züge ist ihnen verboten (Art. 44 § 2). Waffen dürfen einzelreisende Militärpersonen nicht mitnehmen, mit Ausnahme ihres Säbels bzw. Seitengewehrs. Sie sind jedoch verpflichtet, auch diese Waffen während der Fahrt durch nichtdeutsches Gebiet im Gepäckwagen zu hinterlegen.

Für die Militärzüge bzw. Militärgüterzüge, die den polnischen Behörden mindestens 24 Stunden vor ihrem Abgang anzumelden sind, gilt folgendes:

Wöchentlich ist in jeder Richtung sowohl ein Militärzug wie ein Militärgüterzug vorgesehen (Art. 44 §§ 4 u. 6). In den Militärzügen sollen keine Waffen und Munition befördert werden. Ausgenommen sind jedoch die vorschriftsmäßige Ausrüstung für jeden einzelnen beförderten Soldaten (Art. 44 § 4). Auch hier besteht jedoch wiederum die Verpflichtung, während der Fahrt durch nichtdeutsches Gebiet sämtliche Waffen mit der dazugehörigen Munition in besonderen Wagen aufzubewahren. Für diese Wagen stellt das Durchgangsland Begleitpersonal in Stärke von höchstens zwei Mann für den Wagen. Dazu kommt für den gesamten Zug ein deutsches Wachkommando in Stärke von einem Offizier bis zu zehn Mann, das außer den blanken Waffen seine geladenen Pistolen sowie die Munition der Pistolentasche bei sich tragen darf (Art. 44 § 9).

Neben diesen gewöhnlichen Militärzügen können zu Weihnachten und Ostern für Urlauber nach Vereinbarung Sonderzüge gefahren werden (Art. 44 § 8).

Sämtliche Militärzüge werden über die Linie Konitz—Dirschau —Marienburg geleitet. Es ist jedoch bei auftretenden Schwierigkeiten die Möglichkeit eines Transportes auf anderen Strecken vorgesehen (Art. 44 § 11). Auch ist bei Unterbrechungen im Eisenbahnverkehr ein Kraftwagenverkehr durch das polnische Gebiet in beschränktem Umfange möglich (Art. 46).

Endlich ist auch Polen das Recht für einen militärischen Durchgangsverkehr durch das deutsche Gebiet auf dem rechten Weichselufer zugestanden, der sich entsprechend dem für Deutschland Gesagten regelt. Durchgangsstrecke ist die Linie Deutsch-Eylau—Marienburg (Art. 47). Dieses Vorrecht Polens ist deshalb besonders beachtenswert, weil es sich hier in keiner Weise um die Verbindung zweier getrennter Gebietsteile handelt. Daß die Bestimmung trotzdem aufgenommen wurde, ist auf das Drängen Polens zurückzuführen, das für die Deutschland aus lebensnotwendigen Gründen gewährten Rechte glaubte Kompensationsrechte geltend machen zu müssen.

Im übrigen gelten für den Militärverkehr die Bestimmungen über den privilegierten Durchgangsverkehr. Er ist wie dieser paß- und zollfrei (Ausführungsbestimmungen zu Art. 49).

Von den verschiedenen Ergänzungen des Pariser Abkommens ist von größerer Bedeutung und deshalb erwähnenswert das Abkommen über Erleichterungen des internationalen Eisenbahnver-

kehrs auf der Eisenbahnstrecke Firchau—Konitz—Dirschau—Marienburg vom 26. März 1927.[1])

In diesem Abkommen sind für den Durchgangsverkehr zusätzlich täglich ein Schnellzugpaar sowie wöchentlich ein Luxuszugpaar nebst den dazugehörigen Vor- und Nachzügen vorgesehen. Reisende dürfen im Korridor aussteigen, aber nur auf den Bahnhöfen Konitz und Dirschau. Für diesen Zweck hat Deutschland das Recht, deutsche Beamte zur Zollabfertigung an den im übrigen unter Zollverschluß laufenden Zügen in Konitz und Dirschau zu verwenden.

Von Interesse sind neben der großen Anzahl von Einzelregelungen die Bestimmungen, daß die deutschen Beamten Uniform und im Dienst auch Waffen tragen dürfen und daß sie trotz des Dienstes im fremden Lande auch als Beamte im Sinne des Strafgesetzes anzusehen sind (Art. 13). Im übrigen unterstehen sie der Gerichtsbarkeit und Polizeigewalt des Aufenthaltslandes, in disziplinarischen Dingen dagegen ihrer vorgesetzten Dienstbehörde.

Ferner ist bemerkenswert die hier sehr ausführlich geregelte Berechtigung Deutschlands, in den im Abkommen vorgesehenen Schnellzügen Postsendungen jeder Art in eigenen Bahnpostwagen durch Polen hindurchzubefördern.

In einem Schlußprotokoll ist die Anwendung der Bestimmungen des Abkommens auf andere Korridorstrecken vorgesehen.

2. Der Durchgangsverkehr Polens durch Deutsch-Oberschlesien[2])

Neben den über den Durchgangsverkehr im Korridor im allgemeinen notwendig gewordenen Abkommen ist ein besonderer Staatsvertrag über die Verhältnisse an der oberschlesischen Grenze erforderlich gewesen.[3]) Durch die hier erfolgte willkürliche Abtrennung Ost-Oberschlesiens ist die Grenze so zerrissen worden, daß bestehende bisher völlig im Inlande gelegene Bahnstrecken zu Durchzugsstrecken wurden. Aus diesem Grunde mußte unabhängig von dem die allgemeinen Schwierigkeiten regelnden sogenannten Oberschlesien-Abkommen ein besonderes „Abkommen zwischen der deutschen und der polnischen Regierung über den privilegierten Durchgangsverkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien und dem übrigen Polen durch Deutsch-Oberschlesien“ vom 24. Juni 1922 geschlossen werden.[4])

Die allgemeinen Bestimmungen des Abkommens, die eine wiederum bis in die Einzelheiten gehende substantiierte Regelung

[1]) RGBl. 1927 II S. 328.

[2]) Bisherige Regelung! Seit dem 15. 7. 1937 ist dieser Durchgangsverkehr fortgefallen. Vgl. dazu den Nachtrag am Ende der Arbeit, S. 86.

[3]) Vgl. die Dissertation von Koenigsfeld: Der Versailler Vertrag und Oberschlesien.

[4]) RGBl. 1923 II S. 457.

enthalten, entsprechen im großen und ganzen der Regelung für den Durchgangsverkehr im Korridor, nur daß hier all das zu Lasten Deutschlands geht, was im Korridorverkehr Polen als Verpflichtung auferlegt ist und umgekehrt. Eine ausführliche Besprechung der Einzelheiten kann daher unter Hinweis auf die Regelung im Pariser Abkommen unterbleiben.

Erwähnt sei nur, daß der privilegierte Durchgangsverkehr Polens auf folgenden Strecken gilt:[1])

1. Chorzów—Beuthen Ob. Bf.—Scharley und weiter Lublinitz—Cziasnau—Kreuzburg—Kostau—Birkenfelde für den Personen- und Güterverkehr,
2. Chorzów—Beuthen H.-Bf.—Beuthen-Stadtwald—Neu-Radzionkau und weiter Lublinitz—Cziasnau—Kreuzburg—Kostau—Birkenfelde für den Personenverkehr,
3. Morgenroth—Karf—Beuthen-Stadtwald—Neu-Radzionkau und weiter Lublinitz—Cziasnau—Kreuzburg—Kostau—Birkenfelde für den Güterverkehr,
4. Lublinitz—Cziasnau—Kreuzburg—Kostau—Birkenfelde für den Güterverkehr (vgl. § 1 des Abkommens).

Die Zahl der auf diesen Strecken zu fahrenden Züge ist vertraglich festgelegt (§ 8), kann aber von den Eisenbahnverwaltungen im gegenseitigen Einvernehmen geändert werden. Die Wagenparks für die privilegierten Züge und Zugteile stellt Polen (§ 10). Im übrigen liegt — und das ist anders als im Korridorverkehr — die Beförderung und Begleitung der Durchgangszüge entweder der Eisenbahnverwaltung des Durchgangslandes oder im Einverständnis mit dieser der Eisenbahnverwaltung des Versandlandes ob (§ 9).

Ein Militärverkehr jeglicher Art ist im Gegensatz zum Korridorverkehr und zum Verkehr Polens durch deutsche Gebietsteile Ostpreußens ausdrücklich ausgeschlossen. Damit entspricht das Abkommen der allgemeinen in sonstigen derartigen Verträgen geltenden Regel.

3. Kapitel

Der Tunnel von Waldwiese

§ 1

Geschichte und geographische Verhältnisse

Der Tunnel von Waldwiese, der die Anregung zu dieser Arbeit gegeben hat, liegt an der Bahnstrecke von Merzig (Saar) über Mondorf (Saar) nach Bettelainville in dem jetzt französischen Elsaß.[2]) Obwohl die mit ihm verknüpften Fragen nicht unmittelbar aus dem Versailler Vertrag resultieren, stehen sie doch in einer mittelbaren Beziehung zu diesem Vertrage, da das Tunnel-

[1]) Vgl. Anlage 2.
[2]) Vgl. Anlage 5b.

problem mit der Rückgliederung des auf Grund des Versailler Vertrages abgetrennten Saargebietes akut wurde. Bis zur Rückgliederung des Saargebietes am 1. März 1935 bestanden deshalb keine Schwierigkeiten, weil der Betrieb auf dieser gänzlich innerhalb des Saargebietes und Frankreichs gelegenen Strecke von den französischen Bahnen durchgeführt wurde und weil die Zollgrenze bis zur Grenze des Saargebietes gegenüber dem übrigen Deutschland vorgeschoben war. Mit dem 1. März 1935 wurde dann aber die alte Grenze zwischen dem ehemals preußischen und bayrischen Teil des heutigen Saarlandes einerseits und dem früheren Reichslande Elsaß-Lothringen andererseits zur Staatsgrenze im wirklichen Sinne, indem die ausschließliche Hoheit des Deutschen Reiches im Saargebiete in jeder Hinsicht wiederhergestellt wurde.[1])

Der tatsächliche geographische Zustand der in Frage stehenden Bahnstrecke war daher jetzt folgender: Die Bahnstrecke zweigt in Merzig (Saar) von der Hauptstrecke Trier—Saarlautern ab und führt etwa in westlicher Richtung nach Frankreich hinein. Zwischen den Stationen Mondorf (Saar) (deutsch) und Waldwiese (französisch) liegt ein Tunnel. Infolge der eigenartig verlaufenden Grenze ereignet es sich nun, daß die Bahnlinie die Grenze dreimal schneidet, davon zweimal innerhalb des Tunnels, indem vor dem endgültigen Eintritt der Bahnlinie in französisches Gebiet von Norden her ein nasenförmiger französischer Gebietsteil über die Bahn herüberragt. Dadurch liegt bereits in kurzer Entfernung vor dem endgültigen Eintritt in französisches Gebiet ein Stück von etwa 600 m Länge auf französischem Boden. Das Merkwürdige und für den Fall Charakteristische ist nun, daß diese 600 m französischer Bahnstrecke restlos innerhalb des Tunnels, und zwar etwa in der Mitte des Tunnels liegen. Es ergibt sich somit der seltene Fall, daß beide Eingänge des Tunnels deutsch sind, während das Mittelstück und der darüber befindliche Luftschacht dem französischen Staate gehören.

Erstaunlicherweise ist ein ganz gleichartiger Fall in der Geschichte der Eisenbahnen bereits einmal vorgekommen, und zwar an der Strecke von Cuneo nach Nizza. In diesem Falle ist am 6. Juni 1904 zu Rom ein Abkommen zwischen Frankreich und Italien geschlossen worden,[2]) auf Grund dessen das eigentlich zum italienischen Staate gehörige mittlere Tunnelstück als gänzlich auf französischem Boden liegend angesehen wird.

Beim Tunnel von Waldwiese ist es zu keinem derartigen Abkommen gekommen. Bevor die dazu eingeleiteten, aber wegen der unnachgiebigen Haltung der Elsaß-Lothringischen Bahnen langwierigen Verhandlungen zu einem brauchbaren Ergebnis führen

[1]) Mit Ausnahme der Regelung bei den Warndt-Gruben.

[2]) Convention pour établir des cummunication directes entre Coni et Nice et entre Coni et Vintimille, MNR. 3. Serie Bd. 2 S. 152; Austausch der Ratifikationsurkunden in Rom am 4. April 1906.

konnten, stellte die Deutsche Reichsbahn im Einverständnis mit den Elsaß-Lothringischen Bahnen am 1. Januar 1936 den Betrieb auf der Strecke Mondorf (Saar)—Waldwiese ein. Der unmittelbare Anlaß dazu ist in dem starken Absinken des Verkehrs wegen der am 1. März 1935 errichteten Zollschranken zu suchen. Mittelbarer Anlaß ist unstreitig auch die Schwierigkeit einer zwischenstaatlichen Regelung gewesen. Da der Verkehr fast gänzlich einschlief, lag daher eine Einstellung des Betriebes im beiderseitigen Interesse und machte außerdem die Lösung jener heiklen Grenzfragen überflüssig.

Praktisch ist die Frage auf Grund eines Übereinkommens der beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen jetzt so gelöst, daß die Gleise ausgebaut werden und der Tunnel vermauert wird. Damit ist eine Durchzugsstrecke an Deutschlands Grenze verschwunden, die in ihrer Eigenart manches rechtlich Interessante hätte bieten können. Leider ist der Betrieb bis zur Stillegung ohne ein entsprechendes Abkommen geführt worden, so daß sich auch für diese Zeit keine wesentlichen Erkenntnisse ziehen lassen. Beide Verwaltungen haben sich aber in dieser Zeit, wenn auch vergeblich, bemüht, ein entsprechendes Abkommen zustande zu bringen, und es ist für den Vergleich mit anderen Fällen, in denen solche Abkommen bestehen, nicht uninteressant, hier wenigstens kurz auf die Lösungsversuche und die dabei gemachten Vorschläge einzugehen.

§ 2

Die Versuche einer vertraglichen Regelung der mit dem Tunnel verknüpften Hoheitsfragen

Als im Jahre 1934 der Zeitpunkt der Volksabstimmung im Saargebiet immer näherrückte und als es in der Welt immer augenscheinlicher wurde, daß diese Abstimmung nur mit einem klaren Siege des deutschen Gedankens enden konnte, begannen die von der bevorstehenden Neuregelung betroffenen Staaten in die Erörterung aller mit der Rückgliederung des Saargebietes entstehenden Fragen einzutreten. Diese Erörterungen führten nach der für Deutschland siegreichen Volksabstimmung zu dem Abschlusse einer Reihe von Abkommen mit Frankreich. Für die uns unmittelbar interessierenden Fragen des Eisenbahnwesens fanden Besprechungen zwischen Vertretern der beteiligten Verwaltungen in Basel, Rom und Neapel statt. Als Ergebnis dieser Besprechungen wurde am 18. Februar 1935 das sogenannte Neapler „Abkommen mit Frankreich über die Übertragung des Eigentums des französischen Staats an den Gruben, Eisenbahnen und anderem unbeweglichen Vermögen im Saarland“ abgeschlossen,[1]) dessen Ratifizierung bald danach gemäß Bekanntmachung vom 28. Februar 1935 erfolgte.[2])

[1]) RGBl. 1935 II S. 135, 362.
[2]) RGBl. 1935 II S. 174.

Da es beim Abschlusse dieses Abkommens wegen der auftretenden Schwierigkeiten nicht möglich war, die Frage des Tunnels von Waldwiese endgültig zu klären, wurde im Interesse der übrigen abschlußreifen Bestimmungen des Staatsvertrages diese Sonderregelung einem späteren Zeitpunkte vorbehalten. Art. 8 des Neapler Abkommens bestimmt demgemäß lediglich, daß die Frage des Tunnels von Waldwiese in einem Sonderabkommen zu regeln sei.

In Verfolg des Art. 8 des deutsch-französischen Abkommens über die Eisenbahnfragen im Saarlande und zum Zwecke der Gewinnung wesentlicher Erkenntnisse aus der praktischen Anschauung fand am 14. April 1935 eine Besichtigung der französischen Tunnelstrecke statt. Im Anschluß daran entstand unter Fortlassung der unlösbar erscheinenden Hoheitsfragen und deshalb hier weniger interessierend zunächst ein ganz provisorisches und allgemeines Abkommen, um überhaupt den am 1. März 1935 an Deutschland fallenden Betrieb von Mondorf (Saar) bis zur Reichsgrenze zu gewährleisten.

Nach diesem Abkommen übernahm die Deutsche Reichsbahn die laufende Unterhaltung des Tunnels einschließlich der Schienen, Schwellen usw. gegen Zahlung eines Pauschalbetrages, während für die außergewöhnliche Unterhaltung besondere Vereinbarungen vorbehalten blieben. Die zuständigen Beamten der Elsaß-Lothringischen Bahnen bekamen für das Betreten des Tunnels durch deutsches Gebiet hindurch einen besonderen Ausweis. Besichtigungen durften aber nur nach vorheriger Anmeldung bei dem Reichsbahnbetriebsamt Saarbrücken erfolgen.

Hinsichtlich der Regelung des Hauptproblems aller mit dem Tunnel zusammenhängenden Fragen, nämlich der Hoheitsrechte, konnte dagegen keine Einigung erzielt werden. Die beiderseitigen Anschauungen wichen hierbei immer weiter voneinander ab. In Verfolg der trotzdem zunächst noch für aussichtsreich gehaltenen Bemühungen wurden zwei Vorschläge gemacht, ein deutscher durchaus annehmbarer und ein französischer, für Deutschland von vornherein unannehmbarer.

Der deutsche Standpunkt stützte sich auf den bereits anläßlich der Baseler Verhandlungen aufgetauchten und seitdem von Deutschland in den Vordergrund gestellten Gedanken, das Problem entsprechend der Warndt-Grubenfrage zu lösen. Ein Blick auf die hier bei den Warndt-Gruben erfolgte Regelung zeigt, daß die deutsche Forderung, beim Tunnel von Waldwiese ebenso zu verfahren, durchaus objektiv war und den konkreten Anforderungen der Sachlage weitestgehend gerecht wurde. Über die Rechtsverhältnisse an diesen Gruben wird in dem obenerwähnten deutsch-französischen Abkommen vom 18. Februar 1935 folgendes bestimmt:

Art. 33. In der Erwägung, daß diese Berechtigungsfelder nur von Schächten aus betrieben werden, die auf französischem Gebiet errichtet sind, und daß das Interesse der Bevölkerung sowie das gute Arbeiten

in dem Betriebe ein einheitliches Regime für alle Teile des Betriebes eines jeden Pächters erfordern, sind die Deutsche und die Französische Regierung übereingekommen, von dem Grundsatze, daß das deutsche Recht für diese Berechtigungsfelder gilt, in dem Umfange abzuweichen, den die Einheitlichkeit des Regimes erfordert.

Art. 34. Zur Durchführung des vorhergehenden Artikels wird folgendes vereinbart:

a) Für die polizeiliche Beaufsichtigung der gesamten Betriebe gelten die Gesetze, Verordnungen und sonstigen Bestimmungen des französischen Rechts; die Aufsicht wird von der französischen Bergbehörde ausgeübt.

b) Auch für die Arbeitsverhältnisse und für die Stellung der Arbeiter, Betriebsbeamten und Angestellten (Arbeitszeitordnung u. dgl.) gelten die französischen Gesetze und Verordnungen.

c) Handlungen oder Unterlassungen im gesamten räumlichen Bereich des Betriebes unter Tage gelten als auf französischem Staatsgebiet erfolgt.

d) Diejenigen rechtlichen Wirkungen, die sich aus den Beziehungen des Bergwerkseigentums zum Grundeigentum und zu den auf ihm lastenden dinglichen Rechten ergeben, insbesondere Schadensersatzansprüche des Eigentümers oder der Nutzungsberechtigten wegen Bergschäden sind nach den Gesetzen des Staates zu beurteilen, auf dessen Gebiet sie entstehen.

Für die Regelung im Tunnel von Waldwiese wäre der gleiche Wortlaut unter Änderung der entsprechenden Einzelheiten und unter Weglassung der hierfür nicht passenden Ziffer d im Art. 34 sehr gut zu verwenden gewesen. Die Franzosen wollten jedoch von einem Vorschlage in dieser Richtung immer weniger wissen und überreichten in der Besprechung zu Saargmünd vom 15. März 1935 einen Vertragsentwurf, der wegen seiner einseitigen antideutschen Einstellung für Deutschland von vornherein unannehmbar war. Es spricht daraus noch jener Geist von Versailles, auf Grund dessen Deutschland bei allen diesen Fragen grundsätzlich als der allein zu belastende Teil angesehen wurde.

Der Inhalt dieses Vertragsentwurfes sei hier kurz wiedergegeben, um zu zeigen, wie die Regelung bei einer Durchzugsstrecke nicht sein kann und darf.

Die einleitenden Bestimmungen halten sich zunächst im Rahmen des üblichen. Die Reichsbahn übernimmt den Betrieb im Tunnel (Art. 1), sie wendet für den französischen Tunnelabschnitt die gleichen Tarife an wie auf der deutschen Strecke und kassiert dementsprechend alle Einnahmen (Art. 2).

Dann beginnen die Verpflichtungen der Reichsbahn: Sie hat alle Erneuerungsarbeiten im französischen Tunnelabschnitt auf ihre Kosten auszuführen und muß dazu vorher die Genehmigung des französischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten einholen (Art. 3). Demzufolge ist der französische Tunnelabschnitt auf Kosten der Reichsbahn gut zu unterhalten (Art. 4). Die Überwachung des französischen Tunnelabschnitts hat die Reichsbahn ausschließlich auf ihre Kosten zu besorgen, außerdem haben französische Beamte Kontrollrechte (Art. 6). Für alle Schäden oder

Brände, die Personen oder Material im französischen Tunnelabschnitt betreffen, ist die Reichsbahn allein verantwortlich (Art. 8). Endlich hat die Reichsbahn einen jährlichen Pachtzins von 49000 Reichsmark zu zahlen (Art. 9).

Der Vertragsentwurf schließt mit zwei Bestimmungen, auf Grund deren der Vertrag zwar auf unbestimmte Zeit geschlossen werden, aber jederzeit kündbar sein soll (Art. 11), sowie mit der bei solchen Verträgen üblichen Klausel, daß bei Streitfragen die Entscheidung zwei oder drei Schiedsrichtern obliegen soll (Art. 12).

Dieser Entwurf wurde deutscherseits wegen seiner einseitigen Bestimmungen abgelehnt. Da andererseits auch eine Regelung entsprechend der bei den Warndt-Gruben nicht zur Erörterung gelangte, man aber deutscherseits den lebhaften Wunsch hatte, den unerfreulich lange dauernden ungeregelten Zustand möglichst bald zu beseitigen, trug man sich auch eine Zeitlang mit dem ebenfalls zweckmäßigen Gedanken, auf dem Wege über das Auswärtige Amt einen Gebietsaustausch vorzuschlagen. Dieser Gedanke wurde aber auch wieder fallen gelassen, als jener Vorschlag auftauchte, den Betrieb auf der Strecke wegen des äußerst geringen Verkehrs einzustellen. Damit waren die unlösbar erscheinenden Schwierigkeiten behoben, das eigentliche Problem aber war umgangen.

Es trat damit der interessante Fall ein, daß im Gegensatz zu der Tendenz, möglichst viele Verbindungsbahnen im Interesse des internationalen Verkehrs herzustellen, eine solche Verbindungsbahn auf unbestimmte Zeit in zwei beiderseits kurz vor der Grenze endende Strecken zerrissen wurde.

Es ist nicht uninteressant, die rechtliche Zulässigkeit einer solchen Maßnahme zu prüfen, und es kann daher auch nicht überraschen, daß vor Stillegung der Strecke zunächst einmal die Frage auftauchte, ob die Stillegung auf Grund der Bestimmungen des Völkerrechts zulässig sei oder ob nicht etwa internationale Bindungen wie die Abkommen und Verträge von Versailles, Barcelona, Genf und Bern beide Teile zum Betriebe des Grenzüberganges verpflichteten. Bei Prüfung dieser Frage bestand jedoch Einigkeit darüber, daß vom Standpunkt der internationalen Bindungen gegen diese Entscheidung keine Bedenken bestehen. Das wurde einmal aus Art. 16 des Neapler Abkommens gefolgert, der keine Betriebspflicht normiert, sondern nur bestimmt, wo im Falle des Betriebes der Strecke die Grenzbahnhöfe zu liegen haben. Auch der die Durchzugsstrecken behandelnde Art. 372 des Versailler Vertrages betrifft gerade den entgegengesetzten Fall, daß durch die Grenzziehung die Bedienung eines bestehenden Verkehrsbedürfnisses erschwert wird. Einen darüber hinausgehenden allgemeinen Völkerrechtssatz, daß bestehende internationale Eisenbahnverbindungen unter allen Umständen aufrechterhalten werden müssen, gibt es nicht.

Bereits am 23. Mai 1935 herrschte daher anläßlich von Verhandlungen in Paris Übereinstimmung, den Betrieb einzustellen. Die folgenden, sich nun auch wieder äußerst langwierig gestaltenden Verhandlungen mit Frankreich betrafen lediglich die Frage der Durchführung der Einstellung. In einer gemeinsamen Sitzung in Baden-Baden vom 6. November 1935 wurde festgestellt, daß sich die Grundlagen seit dem Neapler Abkommen völlig verändert hätten und daß demzufolge die Bestimmungen dieses Abkommens, soweit sie den Tunnel von Waldwiese beträfen, nicht mehr maßgebend seien. Trotzdem drang Frankreich immer noch auf eine Regelung der Hoheitsfragen, während Deutschland mit der Schließung des Tunnels die Souveränitätsfragen für erledigt ansah. Eine Einigung wurde auch jetzt noch nicht erzielt, obgleich die Notwendigkeit, endlich zu einer Entscheidung zu kommen, in Anbetracht der tatsächlichen Lage immer augenscheinlicher wurde. Um dem ein Ende zu bereiten, wurde Frankreich erstmalig am 20. November 1935 als voraussichtlicher Termin der Stillegung der 1. Januar 1936 mitgeteilt. Als auch eine für den 25. November 1935 nach Saarbrücken angesetzte Besprechung ohne Ergebnis blieb, teilte Deutschland am 13. Dezember 1935 kategorisch die endgültige Stillegung für den 1. Januar 1936 mit.

In einer Besprechung am 19. Dezember 1935 in Saarbrücken mit Vertretern der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen wurde dann endlich ein Abkommen erzielt, dem die Elsaß-Lothringischen Bahnen am 28. Dezember 1935 formell zustimmten. Der Inhalt ist:

Der Tunnel wird an beiden Eingängen auf Kosten Deutschlands und innen an den französischen Grenzen auf Kosten Frankreichs vermauert. Der Luftschacht ist zu vergittern und unter Verschluß zu nehmen. Die auf französischem Staatsgebiet liegenden Gleise und Kabel baut die Deutsche Reichsbahn aus und zahlt dafür einen gewissen Betrag an Frankreich. Von diesem Betrage gehen aber die Deutschland entstehenden Abbau- und Transportkosten ab.

Mit dieser Regelung sind alle den Tunnel von Waldwiese betreffenden Fragen endgültig geklärt.

II

Zusammenfassung und Auswertung der Ergebnisse für zukünftige Abkommen

§ 1

Allgemeines

Mit der inhaltlichen Wiedergabe und Gegenüberstellung der Abkommen soll nicht das Ziel der Arbeit erreicht sein, sondern es soll versucht werden, das Wesentliche aus den aufgezeigten Einzelheiten herauszugreifen, zu betrachten und daraus rechtliche Folgerungen zu ziehen.

Wir haben gesehen, daß Eisenbahndurchzugsstrecken im internationalen Verkehr eine nicht mehr wegzudenkende Einrichtung und in vielen Fällen sogar unbedingte Notwendigkeit geworden sind. Wir haben dabei als wesentlich feststellen müssen, daß die Stärke der in den Einzelabkommen enthaltenen Hoheitsbeschränkungen schwankt zwischen völligem Verlust der Hoheit, also z. B. gänzlicher Abtretung des gesamten Bahngebietes, und unwesentlichen, jederzeit lösbaren Verpflichtungen. Diese Erscheinung hat naturgemäß ihren Grund, und zwar fast ausschließlich den alles andere überragenden, daß ein Teil der angeblich „beiderseitigen" Abkommen von dem Geist der Friedensverträge von 1919 überschattet ist. Deutschland mußte sich wohl oder übel darein finden, derjenige Vertragspartner zu sein, dem die meisten und einschneidendsten Verpflichtungen auferlegt wurden.

Das kann und wird nicht für immer so bleiben. Man wird sich damit abfinden müssen, daß auch hier auf dem friedlichen Gebiete des internationalen Eisenbahnverkehrs einmal eine vernünftige Revision Platz greift. Bei einer Zusammenfassung des Gemeinschaftlichen der Durchzugsstreckenabkommen soll daher all das fortgelassen werden, was unmittelbar oder mittelbar einen Zusammenhang mit Versailles aufweist. Nur so lassen sich wirkliche völkerrechtliche, also auch für andere als die deutschen Grenzen verwertbare Erkenntnisse gewinnen.

Es wird in diesem Zusammenhange von Interesse sein, in aller Kürze einen Blick auf nicht Deutschlands Grenzen berührende Durchzugsstrecken und ähnliche Fälle in der übrigen Welt zu werfen, denn Durchzugsstrecken sind entsprechend der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs überall entstanden. Es kann dabei im voraus bemerkt werden, daß die Art und Weise, wie Eisenbahnstrecken durch fremde Länder gebaut werden, ganz wesent-

lich davon abhängig sind, welche politische Bedeutung die betreffenden Länder innerhalb der Welt haben.

Schwache, unentwickelte oder politisch zerrissene Völker werden hierbei stets von starken Mächten oder Mächtegruppen ausgenutzt werden. Man hat in solchen Fällen für den Bau und Betrieb von Eisenbahnlinien die Einrichtung internationaler Verwaltungskommissionen oder die Schaffung von sogenannten autonomen Eisenbahnzonen für zweckmäßig befunden. Bei beiden Einrichtungen verdient die Tatsache ganz besondere Beachtung, daß ausländische Interessentengruppen Rechte erhalten, die in die Gebietshoheit der betroffenen Länder ganz erheblich eingreifen.

Als Beispiele für Eisenbahnlinien mit Internationalen Verwaltungskommissionen seien, ohne daß hier auf die Einzelheiten eingegangen werden soll, genannt:

1. die Eisenbahnlinie von Djibouti nach Addis Abeba,
2. die Eisenbahnlinie von Tanger nach Fez.[1])

Über die Beschränkung der Gebietshoheit durch die Aufsichtsrechte der Internationalen Verwaltungskommissionen hinaus stellen dann die sogenannten autonomen Eisenbahnzonen eine völlige Gebietsabtretung dar. Solche autonomen Eisenbahnzonen finden sich ähnlich der Regelung der Panamakanalzone und der Zone des von Frankreich projektierten Kanals durch die Landenge von Krah[2]) bei einigen Strecken der indischen Eisenbahnen durch das Gebiet der Eingeborenenstaaten, insbesondere aber bei der Ostchinesischen Eisenbahn.

Bau und Betrieb der ostchinesischen Bahn Mandschuria—Charbin—Pogranitschaja und der südmandschurischen Bahn Charbin—Port Arthur wurden einer Privatgesellschaft übertragen, der der gesamte Grund und Boden rechts und links der Eisenbahnlinie in der Breite von je einem Werft (1,0668 km) als Eigentum überlassen wurde. Die Eisenbahnverwaltung hat auf diesem Gebiet unbedingte Steuerhoheit und Polizeigewalt und genießt ihrerseits Steuerfreiheit für allen Grund und Boden.[3]) Die geschichtliche Entwicklung ist hier allerdings infolge der Bildung des neuen Staates Mandschukuo noch nicht zum Abschluß gekommen. Heute werden die Rechte an der Eisenbahnzone von Japan ausgeübt.

Es soll hier auch der Versuch Englands aus der Vorkriegszeit erwähnt werden, westlich des Tanganjikasees einen Streifen für die Kap—Kairo-Bahn zu pachten (sog. Lado-Enklave), ein Plan, der an dem deutschen Widerspruch scheiterte.[4])

---

[1]) Laumann a. a. O. S. 53, 54.

[2]) Strupp im Wörterbuch des Völkerrechts unter „Eisenbahnzone, autonome", am Ende.

[3]) In Einzelheiten dazu ausführlich Strupp im Wörterbuch des Völkerrechts unter „Eisenbahnzone, autonome"; vgl. auch Tchang-Sin, le probleme du chemin de fer chinois de l'est, und Laumann a. a. O. S. 52.

[4]) Strupp a. a. O.

Ebenfalls weitgehende Autonomierechte einer Eisenbahngesellschaft finden wir bei der Bagdadbahn der Vorkriegszeit. Eine Gebietsabtretung wurde hier nicht vorgenommen, der Betrieb der Bahn auf Grund des Konzessionsvertrages vom 5. März 1903 durch die mit deutschem und französischem Kapital gegründete „Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad" erfolgte aber unabhängig von der türkischen Oberaufsicht.[1]) Bezeichnend für die große Selbständigkeit der ausländischen Bahngesellschaft war der immer mehr steigende deutsche Einfluß, der schließlich soweit führen konnte, daß das Deutsche Reich einen völkerrechtlichen Vertrag mit Rußland vom 19. August 1911[2]) über den Anschluß der Bagdadbahn an das russisch-persische Netz schloß, ohne daß die Türkei als Inhaberin der örtlichen Hoheit überhaupt beteiligt wurde.

Mit dem Zerfall des ottomanischen Reiches wurde der bisherige Zustand beseitigt, so daß die Bagdadbahn heute in verschiedenen Teilabschnitten der jeweils unbeschränkten Hoheit des örtlich zuständigen Staates untersteht.

Allerdings ist die Bagdadbahn auch in ihrem heutigen Bestande für die in dieser Arbeit behandelten Fragen von Bedeutung, da infolge der Zerreißung des ehemals türkischen Reiches Durchzugsstrecken entstanden sind, die den Eisenbahndurchzugsstrekken an Deutschlands Grenzen weitestgehend ähneln.

Zwischen Tschoban-Bey (Türkei) und Noussey-Bin (Französisch-Syrien) durchzieht die Bahn abwechselnd türkisches Gebiet und französisches Mandatsgebiet. Die hier erforderlich gewordene Regelung ist in dem französisch-türkischem Angoraabkommen vom 20. Oktober 1921 erfolgt,[3]) das der endgültige Friedensvertrag von Lausanne aufgenommen hat. Die Regelung entspricht der sonst üblichen mit der Besonderheit, daß beide Vertragspartner sich verpflichteten, Truppentransporte des anderen Staates im Durchgangsverkehr durch ihr Gebiet zu gestatten.[4])

Dieser Fall ist wie eine Reihe weiterer unten wiedergegebener Fälle deshalb von besonderem Interesse, weil sich daraus die unglückseligen Auswirkungen willkürlicher Grenzziehungen durch ungerechte Friedensverträge mit aller Klarheit ergeben. Die Verfasser der Friedensverträge waren sich dieser Schwierigkeiten wohl bewußt, und es ist kein Zufall, daß in allen Friedensverträgen sich eine übereinstimmende Generalklausel über die Behandlung von Durchzugsstrecken findet. Dem Artikel 372 des Versailler Vertrages entsprechen Artikel 319 des Vertrages von St. Germain, Artikel 302 des Vertrages von Trianon, Artikel 243 des Vertrages von Neuilly und Artikel 106 des Vertrages von Lausanne.

[1]) Laumann a. a. O. S. 37.
[2]) MNR (G) Serie 3 Bd. 5 S. 673 ff.
[3]) MNR (G) Serie 3 Bd. 12 S. 826 ff.
[4]) Laumann a. a. O. S. 45.

Artikel 302 des Vertrages von Trianon z. B. ist in zwei Fällen praktisch bedeutsam geworden: Für die Bahnlinie, die die tschechoslowakischen Orte Čata und Lućenec miteinander verbindet, und für die Bahnlinie zwischen den rumänischen Orten Großwardein und Arad.[1]) Beide Strecken führen durch ungarisches Gebiet. Es ist ein direkter Durchgangsverkehr eingerichtet worden. Das Ganze ist jedoch nur als Übergangsregelung für die Dauer von 15 Jahren bis zum Bau von Umgehungsbahnen gedacht.

Artikel 107 des Vertrages von Lausanne regelt einen ähnlichen Fall an der Orientbahn Sofia—Konstantinopel. Hier führt die Strecke infolge der neuen Grenzziehung von türkischem Gebiet bei Kuleli-Burgas in der Nähe von Adrianopel über griechisches Gebiet zum türkischen Gebiet zurück. Für die türkische Durchzugsstrecke ist Paß- und Zollfreiheit gewährt. Im übrigen ist auch hier der Bau einer Umgehungsbahn in Aussicht genommen. Von besonderer Eigenart und ungewöhnlich ist die Bestimmung, daß wegen der Bedeutung der Eisenbahnlinie die Einzelregelung einem Kommissar des Völkerbundsrates obliegt, dem je ein griechischer und ein türkischer Beigeordneter zur Seite stehen.[2])

Als weitere derartige Fälle seien genannt eine österreichische Durchzugsstrecke durch Ungarn bei Oedenburg, eine tschechische Durchzugsstrecke durch Rumänien und eine rumänische durch die Tschechoslowakei, beide an der tschechoslowakisch-rumänischen Grenze in Karpatho-Rußland.[3])

Als Beschluß dieser durch den Weltkrieg gebildeten Fälle sei noch ein Sonderfall an Deutschlands Grenze genannt, nämlich der bis zum Jahre 1928 über dänisches Gebiet laufende Verkehr nach der Insel Sylt. Dänemark gewährte hier auf der Eisenbahnstrecke Landesgrenze—Tondern—Hoyerschleuse einen privilegierten Durchgangsverkehr unter Befreiung von Paß- und Zollkontrolle, damit die deutschen Reisenden auf dem Wasserwege die deutsche Insel Sylt erreichen konnten. Mit der Inbetriebnahme des Hindenburgdammes erübrigte sich die bisherige Regelung.[4])

Neben den bisher erwähnten durch die Friedensverträge bedingten Durchzugsstrecken sind noch einige Regelungen der Vorkriegszeit mit wirklich friedlicher Grundlage bemerkenswert. Dabei überrascht die Feststellung, daß man auch dann von einer Art von Durchzugsstrecken sprechen kann, wenn zwei verschiedene Länder ihren beiderseitigen Verkehr durch unwesentliche Teilstücke eines dritten Landes führen. Dieser eigenartige Fall findet sich an der Bahnstrecke von Lindau (Deutschland) über Bregenz (Österreich) nach St. Margarethen (Schweiz). Österreich

[1]) Laumann a. a. O. S. 45.
[2]) Laumann a. a. O. S. 45.
[3]) Laumann a. a. O. S. 46.
[4]) Laumann a. a. O. S. 46.

erhob hier auf Grund eines Vertrages vom 27. August 1870 für den Durchgangsverkehr keinen Zoll oder sonstige Abgaben. Paßzwang blieb allerdings bestehen.

Ähnlich ist es auf der Karawankenbahn von Villach nach Triest bei Aßling, wo für eine kurze Strecke jugoslawischer Boden berührt wird. Hier ist sogar der Paßzwang fortgefallen.[1])

Ein Musterbeispiel der friedlichen Regelung echter Durchzugsstrecken im Wege gegenseitigen Verständnisses stellt schließlich der Vertrag zwischen Frankreich und Italien hinsichtlich des Baus und Betriebes einer Bahn zwischen Cuneo und Nizza sowie Cuneo und Ventimiglia vom 6. Juni 1906 dar.[2])

Für den französisches Gebiet bei Breil berührenden Streckenabschnitt der Strecke Cuneo—Ventimiglia im Gebiet des Col di Tenda ist Tarifhoheit und Paßzwang aufrecht erhalten. Dagegen besteht Zollfreiheit bei Beförderung unter Zollverschluß. Militärverkehr ist zugelassen, und zwar muß Frankreich den Transport italienischer Truppen auf der Strecke Cuneo—Breil—Ventimiglia zulassen, während Frankreich umgekehrt ein gleiches Recht für die Strecke Breil—Ventimiglia—Mentone (französische Grenze) in Anspruch nehmen kann.

Von ganz besonderem Interesse ist jedoch, daß auf der Strecke Cuneo—Nizza die Bahn zwischen beiderseits französischem Gebiet in einem Tunnel durch den Mont Grazian für kurz unter italienischem Boden läuft, ein Fall also, der dem des Tunnels von Waldwiese an der deutschen Grenze genauestens gleich ist. Der Vertrag behandelt diese Strecke, wie wenn sie völlig in Frankreich gelegen wäre. Der Staatsvertrag sagt in Art. 20 Abs. 3 wörtlich: „Il est toutfois entendu que pour la partie du souterrain du mont Grazian située sous le territoire italien, le Gouvernement italien délègue au Gouvernement français ses droits de contrôle sur la voie ferrée et ses droits de police et de justicce".

Diese Lösung verdient ob ihrer Großzügigkeit Beachtung, es muß jedoch mit Fug bezweifelt werden, daß trotz aller in gleicher Richtung laufenden Bestrebungen, wie sie insbesondere auch bei der leider nicht gelösten Frage des Tunnels von Waldwiese auftraten, die Sonderinteressen der einzelnen Staaten wenigstens vorläufig, bis einst einmal eine friedvollere Zusammenarbeit innerhalb Europas gewährleistet ist, diesen Fall zur Wiederholung kommen lassen werden.

Es gilt daher, von dem eben geschilderten Fall als Sonderfall abzusehen und die im übrigen bestehenden Durchzugsstreckenabkommen als Regelfälle auszuwerten. Grundlage hierfür sollen die an der deutschen Grenze bestehenden Fälle sein. Die im Auslande vorhandenen Fälle brauchen deshalb in ihren Einzelheiten nicht besonders herangezogen zu werden, weil sie entweder eine große Ähnlichkeit mit den deutschen Durchzugsstrek-

[1]) Vgl. für beide Fälle Laumann a. a. O. S. 50.

[2]) MNR (G) Serie 3 Bd. 2 S. 152 ff.

ken aufweisen oder weil sie wegen der völlig anders gelagerten Verhältnisse, insbesondere bei den Eisenbahnen Asiens, gänzlich aus dem hier gesteckten Rahmen herausfallen.

So mannigfaltig auch die im vorhergehenden Abschnitt dargestellten Abkommen in ihren Einzelregelungen sind, so ergibt sich doch bei aufmerksamem Studium ein sie alle durchziehender Grundgedanke, der sich in einer Reihe von immer wiederkehrenden charakteristischen generellen Regeln ausprägt. Das Wesentliche dabei ist zunächst, daß daraus eine allgemeine Bejahung des Begriffes und damit auch praktische Verwertbarkeit des Begriffes der Durchzugsstrecken im zwischenstaatlichen Verkehr sich ergeben. Der Begriff hat sich aus der Praxis heraus entwickelt und strebt trotz mancher sich entgegenstemmender Schwierigkeiten nach einer mehr und mehr einheitlich werdenden Regelung.

Diese Tendenz ist deshalb so interessant, weil sie in unmittelbarer Beziehung zu der bereits erwähnten vorläufig immer noch zu spürenden Abhängigkeit des Begriffes der Durchzugsstrecken von dem Inhalt der letzten großen Friedensschlüsse steht. Trotz der auf die Förderung einer einheitlichen Regelung zielenden Bestrebungen zeigt sich deshalb bei einem Teil der Abkommen immer wieder die Neigung, trotz der ins einzelne gehenden und doch wohl eigentlich auf lange Sicht berechneten Regelung, die im allgemeinen einen erträglichen tatsächlichen Zustand geschaffen hat, die Durchzugsstrecken nicht als endgültige Regelung anzusehen.

Diese Behauptung einer Tendenz zur Ablösung kann aber, wie gesagt, nicht für die Durchzugsstrecken an jenen Grenzen Deutschlands aufrechterhalten werden, die, wie z. B. die Schweizer Grenze, durch einen dauerhaften Frieden gesichert sind. Wenn daher auch der wahre Grund dieser Erscheinung, wie sich aus der geographischen Lage der entsprechenden Fälle an der neuen durch den Versailler Vertrag entstandenen Grenze zeigt, in der durch diesen Vertrag geschaffenen unruhigen Atmosphäre zu suchen ist, kann doch zur Zeit bei einer Darstellung des Begriffes der Durchzugsstrecken an dem tatsächlichen Bestehen einer derartigen Tendenz auf zeitliche Beschränkung nicht vorübergegangen werden. Allerdings ist der Einfluß dieser Tendenz auf die Aufrechterhaltung des Begriffes der Durchzugsstrecken insofern nicht so wesentlich, als ja selbst bei einer in Aussicht genommenen Aufhebung der Durchzugsstrecken (wie z. B. im nordwestlichen Zipfel der Tschechoslowakei) die Rechtsverhältnisse für die Dauer des Bestehens des Zustandes auch geregelt sein müssen.

Dabei ist es wiederum auch gerade bei der Tschechoslowakei interessant, daß die Regelung gar nicht in einem entsprechenden Abkommen erfolgt zu sein braucht, sondern wie von 1919 bis jetzt unter stillschweigender Anwendung der nicht mehr gül-

tigen vormals mit Österreich geschlossenen Abkommen erfolgte.[1]) Im übrigen schließt ja eine Tendenz auf Beseitigung bestehender Verhältnisse nicht die Möglichkeit des Entstehens neuer Durchzugsstrecken aus.

Damit soll nicht die Möglichkeit neuer Gebietsveränderungen um Deutschland herum ausgesprochen werden. Gedacht ist im wesentlichen nur an die Möglichkeit neuer Eisenbahnlinien, vielleicht auch, was in seiner Auswirkung für die hier zur Erörterung stehenden Fragen noch nicht übersehen werden kann, neuer Autobahnlinien. Daneben bleibt aber auch die Tatsache zu berücksichtigen, daß alle Staaten und somit auch Deutschland versuchen, ihr Gebiet an jenen Stellen, wo eine friedliche Übereinkunft Aussicht auf Erfolg bietet, abzurunden bzw. durch unglückselige Grenzverhältnisse und namentlich durch Friedensverträge geschaffene Schwierigkeiten so weit als möglich durch Austausch kleinerer und kleinster Gebietsteile zu beseitigen. Dieses Verfahren, das in der Öffentlichkeit kaum Beachtung findet, ist durchaus gebräuchlich und wird ständig ausgeübt. Es sei hier nur an zwei Beispiele aus jüngster Zeit erinnert, einen Gebietstausch mit der Schweiz auf dem Gelände des Bahnhofes Konstanz und einen Gebietstausch mit Belgien an der Hohen-Venn-Bahn.[2]) Ein derartiges Grenzberichtigungsverfahren wird unter Umständen auch gerade bei unbedeutenden und besonders kurzen Durchzugsstrecken in Betracht kommen. Daß allerdings dahingehende Bestrebungen nicht immer von Erfolg gekrönt sein müssen, zeigt das Beispiel des Tunnels von Waldwiese, wo durch die Weigerung Frankreichs, eine Grenzregulierung vorzunehmen, die ungewöhnliche Lösung der Stillegung der Durchzugsstrecke gewählt werden mußte.

Es mag sein, daß ein derartiges Verhalten gerade dieses Nachbarn vorläufig noch auf eine gewisse unversöhnliche Einstellung Deutschland gegenüber zurückzuführen ist. Das zeigt auch das Verhalten Frankreichs in der diese Fragen nicht unmittelbar betreffenden, jedenfalls aber doch ähnlich gelagerten Situation der Rheinbrücken gegen Frankreich. Die hier auftretenden und in der Literatur bereits erwähnten Probleme[3]) sind im Vergleich

[1]) In der Bekanntmachung, betreffend die Wiederinkraftsetzung einer Reihe von zwischen Deutschland oder einzelnen deutschen Ländern und Österreich oder Österreich-Ungarn abgeschlossenen Verträgen und Übereinkommen im Verhältnis zur Tschechoslowakei auf Grund des Artikels 289 des Friedensvertrages von Versailles, vom 5. Mai 1921, RGBl. 1921 S. 504, sind die hier besprochenen die Tschechoslowakei betreffenden Abkommen nicht enthalten.

[2]) Letzterer dürfte besonders interessieren, da hieraus hervorgeht, daß derartige Grenzberichtigungen nichts mit der Aufrechterhaltung des status quo an der deutschen Westgrenze zu tun haben. Vgl. im einzelnen den deutsch-belgischen Vertrag vom 10. Mai 1935, RGBl. 1935 II S. 648 ff.

[3]) Bumiller, Die Eisenbahnen Elsaß-Lothringens im Versailler Ver-

zu den in dieser Arbeit zu behandelnden Fragen deshalb bemerkenswert — und deshalb soll dieser kurze Hinweis erfolgen —, weil sich in jenen Fällen die eigenartige Tatsache zeigt, daß Staatseigentum und Hoheitsgrenzen auseinanderfallen. Die Eisenbahnbrücken sind in ihrer Gesamtheit aus strategischen Gründen französisches Eigentum, die Hoheitsgrenze zwischen Frankreich und Deutschland verläuft dagegen mitten im Rhein, so daß sie auch durch die Mitte der Brücken geht. Die hierbei auftretenden Fragen sind zwar durch Abkommen geregelt, drängen aber nach einer den bestehenden Zustand beseitigenden endgültigen Lösung.

Es zeigt sich dabei immer und immer wieder, daß das machtpolitische Verhältnis und die durch die geschichtliche Entwicklung bedingte Haltung zweier Nachbarvölker sich auf jedem Gebiete bis in die kleinsten Einzelregelungen hinein auswirken, fast ausschließlich zum Nachteile einer gedeihlichen Förderung der beiderseitigen friedlichen Beziehungen.

§ 2

Aus den Staatsverträgen sich ergebende Grundsätze

Überblickt man die oben geschilderten Staatsverträge und Abkommen und versucht man, die in ihnen enthaltenen wesentlichen Grundsätze aus der Masse der mehr nebensächlichen Einzelbestimmungen, deren Bedeutung für den einzelnen Fall nicht verkannt werden soll, herauszuschälen, um dann durch Gegenüberstellung der wesentlichen Bestimmungen Ergebnisse für die Aufstellung entsprechender Vorschläge für zukünftige Regelungen zu gewinnen, so ergibt sich, daß die Zahl der fundamentalen und den Inhalt der Abkommen wesentlich bestimmenden Grundsätze nicht so zahlreich ist, wie man es bei der sonstigen substantiierten Ausgestaltung der Abkommen erwarten könnte.

Es ist eben die Eigentümlichkeit gerade dieses Rechtsgebietes, daß auftauchende Fragen für jede Eisenbahnlinie nach Sonderrecht beurteilt werden und daß nur für die Lücken der Regelung sowie einige wenige Hauptmerkmale grundsätzliche Lösungen in Betracht kommen.[1])

Betrachten wir zunächst, bevor auf den Inhalt der einzelnen Abkommen eingegangen werden soll, die verschiedenartigen Verträge auf ihre Rechtsnatur selbst.

Die Grundlage der Regelung ist in allen hier zur Erörterung stehenden Fällen — und das wird normalerweise immer so sein — ein Staatsvertrag. Dieser Staatsvertrag ist ein völkerrechtlicher Vertrag, nicht etwa eine privatrechtliche Vereinbarung.[2])

trage; Norden, Die Rechts- und Verkehrsverhältnisse der Rheinbrücken zwischen Baden und Elsaß-Lothringen.

[1]) Neumeyer, Internationales Verwaltungsrecht, 3. Bd. S. 25.

[2]) Neumeyer a. a. O. S. 24.

Die Ausgestaltung derartiger Verträge geht verschieden weit. Alle umfassen ein gewisses Maß von wesentlichen Hauptbestimmungen und auch eine allerdings bereits verschieden umfangreiche Anzahl von Einzelbestimmungen. Bei letzteren wird über den Staatsvertrag hinaus häufig bezüglich der weiteren Einzelheiten auf besonders zu treffende Vereinbarungen der beteiligten Betriebsverwaltungen verwiesen. Es ergibt sich daraus der Wille der vertragschließenden Staaten, ihre gegenseitigen Beziehungen nicht unnötig mit Einzelheiten zu belasten. Von allen jenen Einzelbestimmungen kann und soll hier nicht die Rede sein. Hier soll nur auf den rechtlichen Charakter derjenigen in den Staatsverträgen selbst enthaltenen Bestimmungen hingewiesen werden, die eine solche Bedeutung haben, daß sie entweder in den Staatsvertrag selbst aufgenommen werden oder auf die in dem Staatsvertrag ausdrücklich als in Sondervereinbarungen noch zu regelnd verwiesen wird.

Einer solchen Verweisung auf Sondervereinbarungen der beteiligten Betriebsverwaltungen kommt daher zweierlei Bedeutung zu: Einmal kann die Verweisung den Sinn einer völkerrechtlichen Blankettnorm haben derart, daß die Vereinbarungen der Betriebsverwaltungen die gleiche völkerrechtliche Kraft haben sollen wie der verweisende Staatsvertrag selbst, und zum andern kann sich ergeben, daß solche Vereinbarungen auch mittelbar keine Beziehungen zum Völkerrecht haben, nämlich dann, wenn die beiderseitigen Beziehungen der Vertragspartner des Staatsvertrages nicht mit Einzelheiten belastet werden sollen.[1])

Die in den Staatsverträgen enthaltenen wesentlichen Grundsätze sind nun folgende:

An der Spitze aller Bestimmungen steht, wie auch schon bei der Besprechung der einzelnen Abkommen wiederholt zum Ausdruck gebracht worden ist, in allen Staatsverträgen kraft ausdrücklicher Bestimmung die unbedingte Wahrung der territorialen Hoheit,[2]) und das selbst für den Fall, daß manche Bestimmungen der Abkommen dann Regelungen enthalten, die eine gewisse Einschränkung der Hoheit erkennen lassen. Derartige Regelungen sind dann als Ausnahmesätze der Abkommen anzusehen, während für den Hauptteil der Grundsatz unbedingter territorialer Hoheit aufrechterhalten bleibt. Es ergibt sich daraus, daß sich solche Einschränkungen nicht von selbst verstehen, sondern daß sie grundsätzlich und ausnahmslos einen Staatsvertrag als Grundlage verlangen. Alle anderen Meinungen etwa derart, die Auslandsstrecke stehe als Verlängerung der Inlandslinie unter den Gesetzen des Inlandes oder dem Betriebe auf der Auslandsstrecke und seinen Beamten komme auch ohne besondere Einräumung eine „gewisse Exterritorialität" zu, sind abwegig, führen zu unannehmbaren und dem Sinne derartiger Ab-

[1]) Neumeyer a. a. O. S. 24.

[2]) Weil, Die Eisenbahn im Völkerrecht, S. 56 mit Beispielen.

kommen widersprechenden Ergebnissen und werden daher von der herrschenden Lehre abgelehnt.[1])

Aus der Aufrechterhaltung der territorialen Hoheit ergeben sich eine Reihe von Folgerungen, die ebenfalls durchweg in den besprochenen Abkommen ihren Niederschlag gefunden haben.

Zunächst ist die Feststellung von Interesse, daß etwa vorhandene Einräumungen hoheitlicher Art zugunsten des anderen Teils nur für den Bau und Betrieb selbst getroffen werden, nicht aber für die sonstige Übung der Staatsgewalt. Wege-, Bau- und Wasserpolizei und erst recht Zwangsenteignungen, Anliegerbeschränkungen und ähnliches fallen stets unter die ausschließliche Zuständigkeit des Territorialstaates. Diese beispielhafte Aufzählung ist richtunggebend für die gesamte Ausgestaltung und Verteilung der Zuständigkeitssphären. Polizei- und Gerichtshoheit (zivil- und strafrechtlich) liegen ganz allgemein bei dem Staat, auf dessen Gebiet die jeweilige Bahnstrecke sich befindet.

Dabei haben sich für zwei Rechtsgebiete Besonderheiten entwickelt, die eigentlich selbstverständlich sind, da sie unter Achtung der territorialen Hoheit erfolgen, nämlich die Regelung der Bahnpolizei und des Arbeitsrechts.

Es ist üblich, daß die bahnpolizeilichen Funktionen von den Bediensteten des sogenannten Entsendestaates, also auf fremdem Staatsgebiet vorgenommen werden. Der Grund liegt in dem Bestreben, eine einheitliche Betriebsführung aufrechtzuerhalten. Trotz der Ausübung der Polizeigewalt durch Angehörige eines anderen Staates erfolgt aber keine Beschränkung der Hoheit, da ausdrücklich festgelegt ist, daß die Bahnpolizeibeamten auf Grund der Hoheit des Aufenthaltsstaates tätig werden und bei ihrer Tätigkeit auch als Staatsbeamte eines anderen Staates die örtliche Staatsgewalt ausüben.[2]) Diese auffällige Regelung ist in allen Verträgen von Anfang an ausdrücklich anerkannt. Daß eine derartige Regelung in Oberschlesien und bei der Hohen-Venn-Bahn nicht erfolgt ist, liegt an dem besonderen Charakter dieser Durchzugsstrecken.

Arbeitsrechtlich gelten die Bestimmungen des Entsendestaates. Der Grund liegt darin, daß der Auslandsstaat in der Regel an dem Innenverhältnis zwischen dem Entsendestaat und seinen Staatsangehörigen nicht interessiert ist. Wie sonst die inneren Angelegenheiten des Entsendestaates, so bleibt daher auch das Verhältnis der Verwaltung des Entsendestaates zu ihren Angestellten grundsätzlich der Ordnung des Aufenthaltsstaates entzogen. Anders und deshalb Gegenstand besonderer Vereinbarungen ist es nur, wenn der Entsendestaat im fremden Staatsgebiete Angehörige des fremden Staates an der Bahnlinie, z. B. als Schrankenwärter, beschäftigt.[3])

[1]) Neumeyer a. a. O. S. 42.
[2]) Vgl. dazu Engländer a. a. O. S. 28.
[3]) Neumeyer a. a. O. S. 30 Anm. 25.

Die strafrechtliche Verantwortlichkeit aller Beamten bestimmt jedoch allgemein der Aufenthaltsstaat. Es wird also die Zuständigkeit zur Wahrung der Dienstzucht grundsätzlich von einer strafrechtlichen Behandlung dienstlicher Verfehlungen unterschieden. Es sind hier nur im Interesse der reibungslosen Durchführung in den Abkommen des öfteren Bestimmungen derart getroffen, daß Verhaftungen so zu gestalten sind, daß der Betrieb der Bahnlinie darunter nicht leidet.

Ebenfalls Gegenstand der jeweiligen territorialen Hoheit sind die Tarife, und zwar gelten die Grundsätze des Tarifwesens im allgemeinen auch dann, wenn das andere Gebiet völlig ohne Betriebswechsel durchfahren wird.[1]) Die aus der Aufrechterhaltung der Tarifhoheit sich ergebenden Verrechnungsverfahren bleiben stets Sonderabkommen vorbehalten.

Bezüglich der Frage der Verzollung wird allgemein ein Entgegenkommen des zu durchfahrenden Staates insoweit gewährt, als dann kein Zoll erhoben wird, wenn die Züge ohne Aufenthalt durchfahren oder besonders unter Zollverschluß genommen werden. In allen anderen Fällen besteht die Verpflichtung zur Verzollung beim Grenzübertritt weiter.

Die Beförderung von Inlandspostsendungen durch das fremde Staatsgebiet wird im allgemeinen ohne die Erhebung eines besonderen Aufschlages zugelassen.

Schließlich ist noch auf das ebenfalls in allen Abkommen zu findende und teilweise sogar recht ausführlich behandelte Schiedsgericht hinzuweisen, das der Schlichtung von Streitigkeiten zwischen den Vertragspartnern dient.

Alle anderen Bestimmungen der Staatsverträge sind nicht mehr auf einen einheitlichen Nenner zu bringen. Sie sind äußerst mannigfaltig und variieren zwischen großen Ähnlichkeiten und krassen Gegensätzen.

Faßt man das Ergebnis zusammen, so ergibt sich, daß es sehr schwierig ist, bestimmte Grundsätze als konstante und von Einzelregelungen losgelöste Grundlage für den Inhalt derartiger Abkommen aufzustellen. Immerhin geben die erörterten Hauptmerkmale ein gewisses Gerippe, an Hand dessen sich Vorschläge für die Ausgestaltung künftiger derartiger Abkommen gewinnen lassen. Freilich bleibt die Erkenntnis, daß es wesentliches Merkmal dieses Rechtsgebietes ist, die erforderlichen Rechtsbeziehungen durch sorgfältige Gruppierung der dem jeweiligen Fall entsprechenden Einzelbestimmungen um die vorhandenen wenigen Grundbestimmungen herum auszugestalten.

---

[1]) Eine Ausnahme findet sich z. B. bei der schweizerischen Durchzugsstrecke Altenburg—Rheinau—Lottstetten und auf Bahnhof Konstanz.

§ 3

Vorschläge zweckmäßiger Ausgestaltung künftiger Durchzugsstreckenabkommen

Wenn auch die als gemeinschaftliches Ergebnis sich darstellenden wesentlichen Punkte nur von geringer Anzahl sind, so ist es doch möglich, auf Grund der vielen sich ergänzenden und, wenn auch nicht gleichartigen, so doch ähnlichen Einzelbestimmungen eine Anzahl von Richtlinien zusammenzustellen, deren praktischer Wert in der Verwertbarkeit für die Aufstellung derartiger Staatsverträge liegen soll. Kein derartiger Staatsvertrag wird alle Punkte dieser Richtlinien umfassen können, es wird aber möglich sein, die gerade für diesen Vertrag in Betracht kommenden Gesichtspunkte — und es werden die meisten sein — zu verwerten.

Wenn ich daher einen entsprechenden Plan von Richtlinien vorschlage, so will ich damit einem vorhandenen Bedürfnis abhelfen. Es werden damit gleichzeitig die praktischen Erfahrungen verwertet, die die Deutsche Reichsbahn innerhalb des Deutschen Reiches auf dem nahe verwandten Gebiete des allgemeinen Grenzübergangsverkehrs gemacht hat.

Unter Berücksichtigung dessen ergeben sich folgende

Richtlinien[1])

für die Aufstellung von Verträgen über Eisenbahndurchzugsstrecken an Deutschlands Grenzen.

I. Allgemeines

a) Hinweis auf die Sachlage, die zum Abschluß des Vertrages führt. (Notwendigkeit der Regelung infolge veränderter Landesgrenzen, neue Verkehrswege usw.).

b) Bezeichnung der Durchzugsstrecke, der Grenzübergangspunkte, der im Durchzugslande vorhandenen Bahnhöfe, der fahrdienstleitenden Verwaltung und eventuell des Zeitpunktes der Betriebseröffnung.

c) Verpflichtung jeden Teiles, innerhalb seines Hoheitsgebietes die für die Durchführung des Betriebes erforderlichen Anlagen vorzuhalten bzw. den Bau derartiger Anlagen zu gestatten.

(Zu b und c sind besondere Vereinbarungen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen vorzubehalten.)

II. Bau-, Betriebs- und Verkehrsverhältnisse

a) Verpflichtung zur Belassung oder Zulassung einer den Durchgangsverkehr gewährleistenden zusammenhängenden Schienenverbindung, Spurweite der Inlandsstrecken.

b) Bestimmungen über neu herzustellende Anlagen an der Durchzugsstrecke. (Gegenseitige Verpflichtung, innerhalb der beiderseitigen Hoheitsgebiete für die Durchführung der notwendigen Neuanlagen oder Erweiterungen zu sorgen.)

c) Eventuell Anlagen für die Zollabfertigung.

[1]) Meyer, Archiv für Eisenbahnwesen 1933, insbesondere S. 1132 ff.

d) Einrichtung von Diensträumen für die Polizei nach Bedarf (Herstellung, Unterhaltung, Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Diensträume.)
e) Eventueller Anschluß an Strecken des Durchfuhrlandes und entsprechende technische Vereinbarungen.
f) Fahrplan und Anzahl der Züge.
g) Betriebsweise auf der Strecke von Grenze zu Grenze. Betriebsüberlassung oder eigener Betrieb.
h) Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnanlagen der Bahnen des Durchgangslandes.
i) Tarife. (Die Tarifhoheit verbleibt möglichst der Eigentumsverwaltung. Die Festsetzung der Tarife, die Erstellung direkter Tarife bleiben den hierfür zuständigen Organen vorbehalten.)
k) Zollamtliche Revision und Abfertigung, Zollverschluß.
l) Post und Telegraphenbetrieb. (Die Einzelheiten über die Durchführung dieser Betriebe sind der Verständigung zwischen den beiderseitigen Post- und Telegraphenverwaltungen vorzubehalten.)

III. Hoheits- und Aufsichtsrecht

a) Festsetzung der Landeshoheit und Oberaufsichtsrecht der Regierungen hinsichtlich der in ihrem Gebiet belegenen Durchzugsstrekken. (Die volle Landeshoheit, also auch die Ausübung der Gerichtsbarkeit und der Polizeigewalt ist der Landesregierung des Durchgangslandes vorzubehalten. Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechts der Landesregierung ist die Ausübung des Oberaufsichtsrechts über die den Betrieb führenden Eisenbahnverwaltungen im allgemeinen der Regierung zuzuweisen, in deren Gebiet die Eisenbahnverwaltungen ihren Sitz haben. Vorbehalt der Bestellung von Kommissaren zur Vertretung der Beziehungen der Regierungen zu den Eisenbahnverwaltungen in denjenigen Fällen, die nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der Landesbehörden geeignet sind.)
b) Bahnpolizei. (Ausübung der Bahnpolizei nach den für jedes Gebiet geltenden Vorschriften und Grundsätzen. Beherrschung der fremden Landessprache durch die mit der Bahnpolizei im Auslande betrauten Personen.)
c) Paß- und Fremdenpolizei. (Anwendung der bestehenden Bestimmungen auf die in Rede stehenden Eisenbahndurchzugsstrecken. Amtsbefugnisse der Polizeibeamten auf Grenzbahnhöfen.)
d) Staatsangehörigkeit der Bahnangestellten. (Die beim Betriebe im Gebiet des anderen Staates angestellten Bahnbeamten verbleiben Staatsangehörige ihres Heimatlandes. Rücksichtlich der Dienstzucht unterstehen die Bahnbediensteten der Eisenbahnaufsichtsbehörde ihres Heimatlandes. Im übrigen sind sie den Gesetzen und Behörden des Staates unterworfen, in dem sie ihren Wohnsitz haben bzw. ihren Dienst tun. Bei der Besetzung der unteren Beamtenstellen: Rücksichtnahme auf die Angehörigen des betroffenen Staatsgebietes.)
e) Entschädigungsansprüche. (Die beim Bau und aus dem Betrieb entstehenden Entschädigungsansprüche, mit Ausnahme derjenigen aus dem Beförderungsvertrage, sind nach den Gesetzen und der Gerichtsbarkeit des Staates zu regeln, in dem die Schadenszufügung stattgefunden hat.)

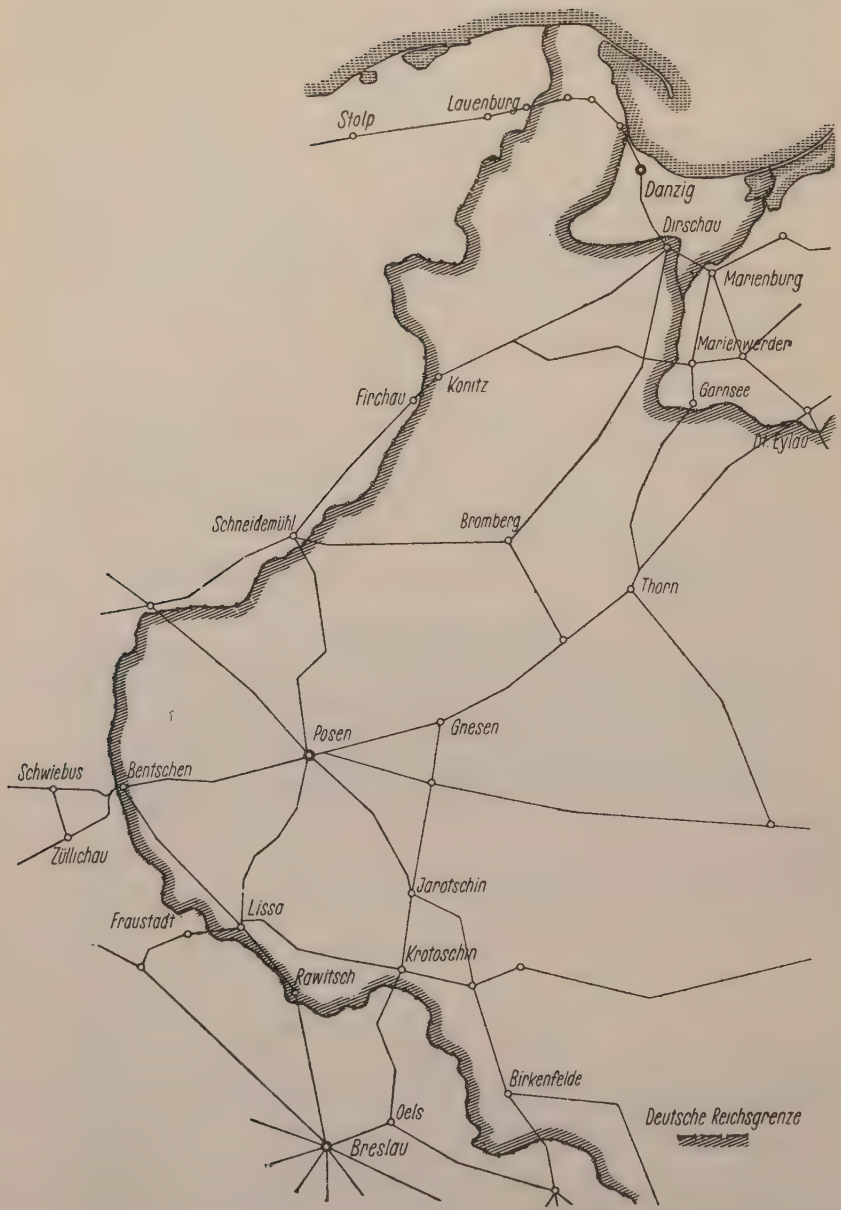
f) Der Verkauf des Eisenbahnunternehmens oder der Wechsel des Betriebsunternehmers bedarf der Zustimmung derjenigen Regierung, in deren Gebiet die Bahn liegt.
g) Bestimmung darüber, inwieweit die den Bahnen, falls es keine Staatsbahnen sind, durch Konzessionsurkunden usw. vorbehaltenen Rechte in Geltung bleiben sollen.

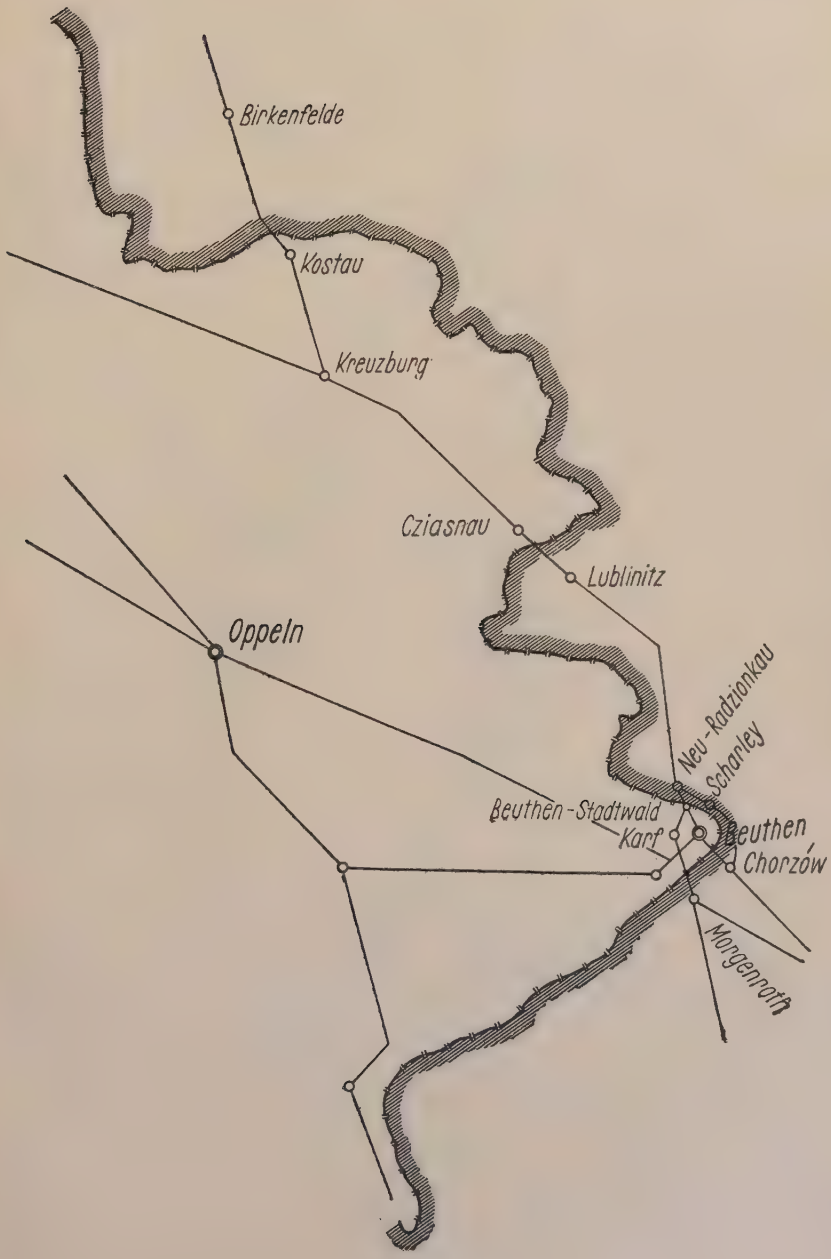
IV. Kostenfestsetzung

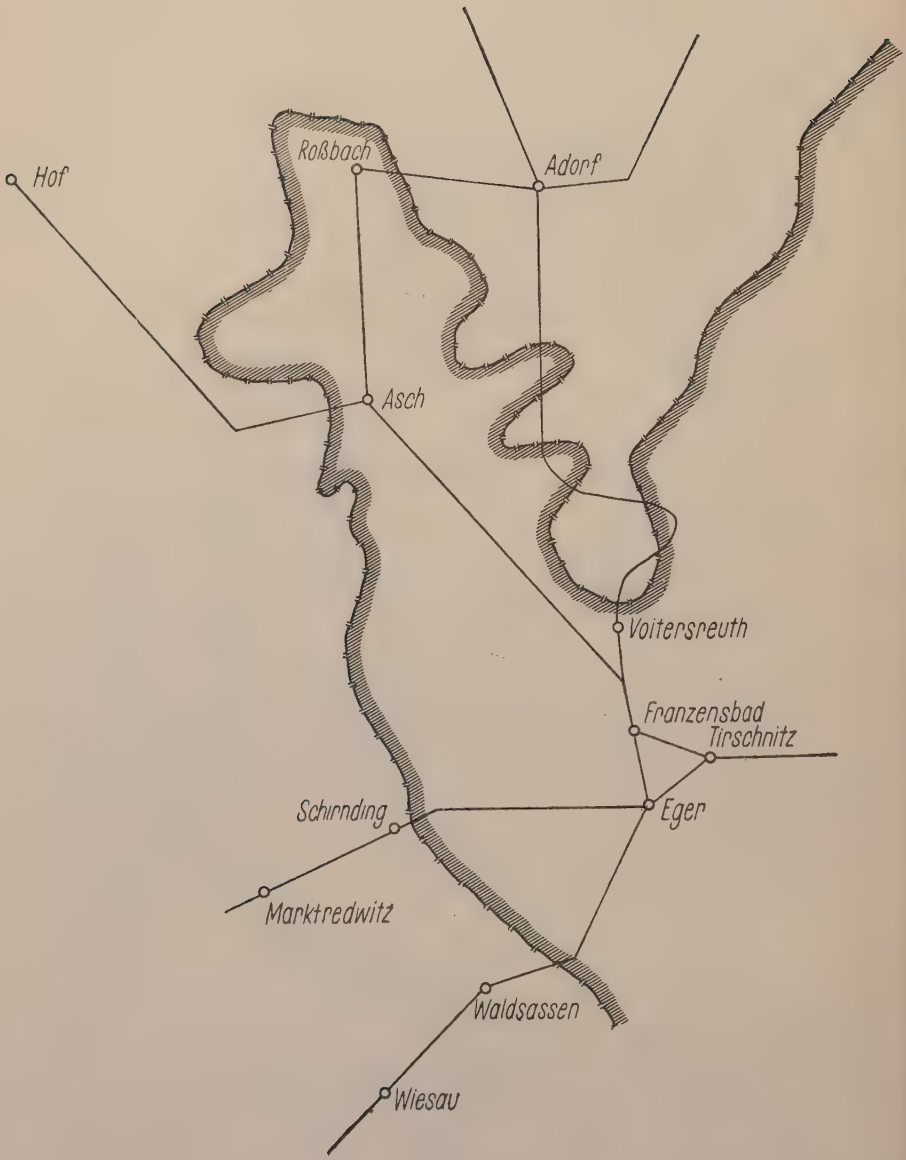
Grundsätzliche Vereinbarung über die Vergütung für die:
a) Fahrdienstleistung (die fahrdienstleistende Verwaltung ist nach Zugkm zu entschädigen),
b) Überlassung des Betriebes (Abgeltung in verschiedenen Formen; z. B. Entrichtung eines Pachtzinses; gegebenenfalls mit Einschluß der Tilgung der eingebrachten Werte; Beteiligung an den Verkehrseinnahmen, unentgeltliche Ausführung gegen Aufrechnung anderer Leistungen),
c) Mitbenutzung der an der Durchzugsstrecke vorhandenen Bahnhöfe und der sonstigen Bahnanlagen (Bau der Anlagen auf alleinige Kosten der Eigentumsbahn gegen Verzinsung des Anlagekapitals oder, z. B. wenn das Durchgangsland von der Durchzugsstrecke eigene Strecken abzweigt, Bau der Anlagen auf Kosten beider Verwaltungen entsprechend ihrem Beteiligungsverhältnis unter Fortfall der Verzinsung oder mit Verzinsung des beiderseits aufgewendeten Anlagekapitals; Erstattung der Kosten des Betriebes, des Verkehrs und der Unterhaltung),
d) Erweiterungsanlagen (Verzinsung der aufgewendeten Kosten, Kapitalbeitrag).

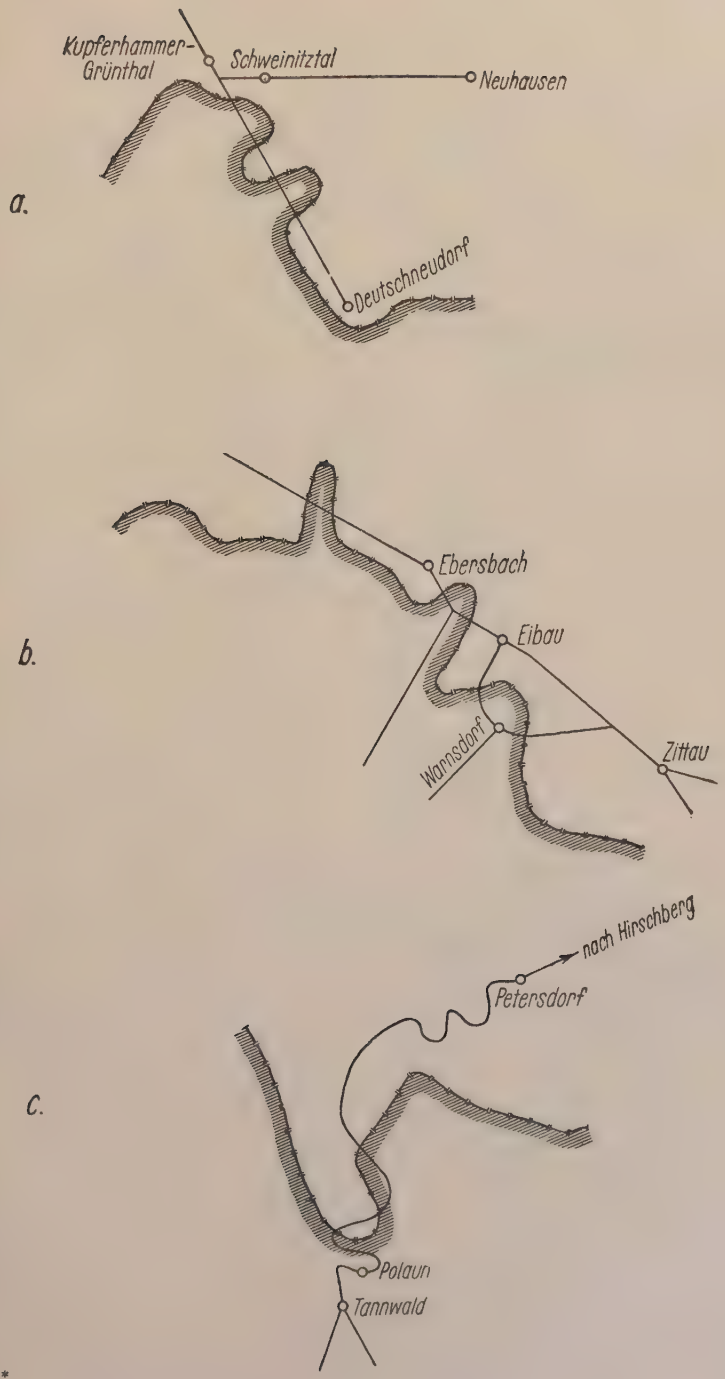
V. Schlußbestimmungen

a) Landesabgaben. (Einseitige oder beiderseitige Verpflichtungen der Regierungen, von der ausländischen Betriebsführerin keine anderen oder höheren Abgaben zu fordern als diejenigen, die in demselben Staatsgebiet andere ausländische Bahnen treffen.)
b) Hinweis auf erfolgte Ratifizierung des Vertrages und auf die bewirkte Auswechselung der Ratifikationsurkunden. Schlußprotokoll.

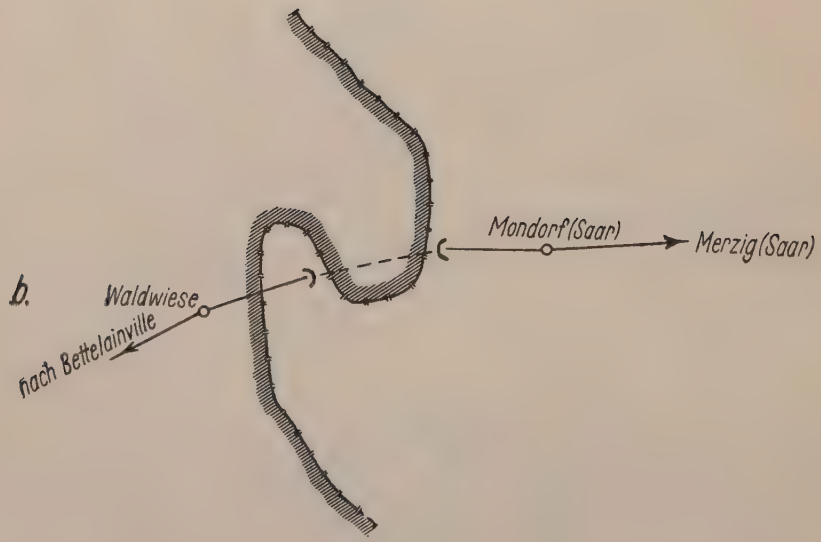

Stolp
Lauenburg
Danzig
Dirschau
Marienburg
Marienwerder
Garnsee
Dt. Eylau
Firchau
Konitz
Schneidemühl
Bromberg
Thorn
Posen
Gnesen
Schwiebus
Bentschen
Züllichau
Jarotschin
Lissa
Fraustadt
Krotoschin
Rawitsch
Birkenfelde
Oels
Breslau
Deutsche Reichsgrenze

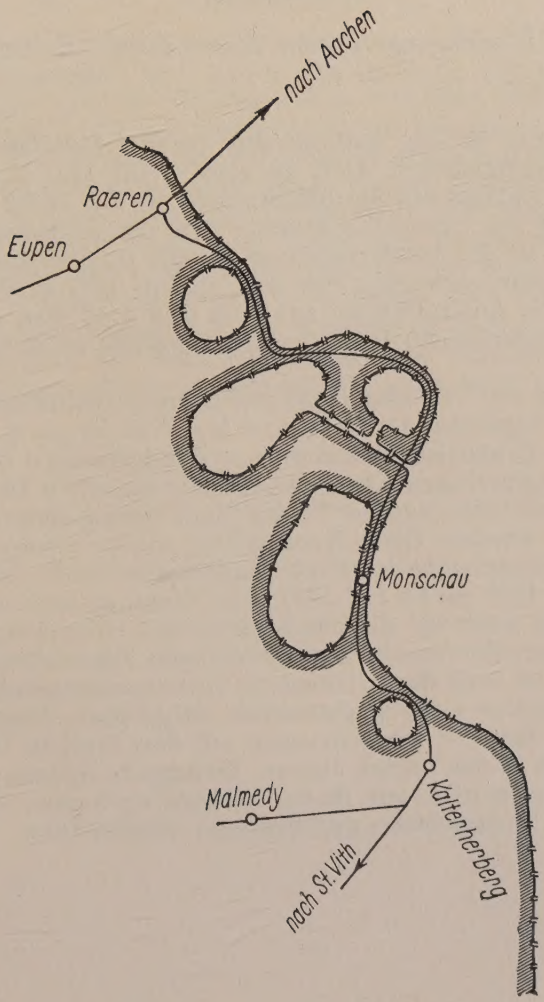

Birkenfelde
Kostau
Kreuzburg
Cziasnau
Lublinitz
Oppeln
Neu-Radzionkau
Schanley
Beuthen-Stadtwald
Karf
Beuthen
Chorzów
Morgenroth


Roßbach
Adorf
Hof
Asch
Voitersreuth
Franzensbad
Tirschnitz
Schirnding
Eger
Marktredwitz
Waldsassen
Wiesau


a.
Kupferhammer-Grünthal
Schweinitztal
Neuhausen
Deutschneudorf
b.
Ebersbach
Eibau
Wanndorf
Zittau
c.
nach Hirschberg
Petersdorf
Polaun
Tannwald

a.
Singen
nach Konstanz
Schaffhausen
nach Basel
Waldshut
Etzwillen
Bülach
nach Zürich
nach Winterthur


Mondorf(Saar)
Merzig(Saar)
b.
Waldwiese
nach Bettelainville


nach Aachen
Raeren
Eupen
Monschau
Malmedy
nach St. Vith
Kaltenherberg

Nachtrag

zu S. 58 (Durchgangsverkehr Polens durch Oberschlesien)

Nach einem in der Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Heft 26 vom 1. Juli 1937 S. 457 ff., erschienenen Aufsatz des Reichsbahndirektors Dr. Holtz über „Die Neuordnung des Eisenbahnverkehrs über oberschlesische Grenzübergänge" ist die Sonderregelung für die in Oberschlesien liegenden Durchzugsstrecken mit dem 15. Juli 1937 in Fortfall gekommen. Die Ausführungen auf S. 58 und S. 59 sind daher nur noch von historischem Interesse. Im einzelnen ist dazu noch zu bemerken:

Auf Grund von Verhandlungen zwischen der deutschen und der polnischen Regierung im April und Mai 1937 ist am 2. Juni 1937 ein weiteres Ergänzungsabkommen zu den bisherigen Abkommen über den gegenseitigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland einerseits und Polen und der Freien Stadt Danzig andererseits abgeschlossen worden. Diese Neuregelung mußte erfolgen, da das auch den Grenzeisenbahnverkehr umfassende Genfer Abkommen vom 15. Mai 1922 am 15. Juli 1937 außer Kraft getreten ist. Es gelten nunmehr auch für die oberschlesischen Grenzübergänge die über den Korridorverkehr abgeschlossenen allgemeinen Abkommen. Damit ist auch der privilegierte Durchgangsverkehr auf den hier befindlichen Durchzugsstrecken aufgehoben. Begründet ist der Fortfall der Durchzugsstrecken mit dem starken Rückgange des Verkehrs in den letzten Jahren. Zwingende Gründe gegen die Aufhebung lagen nicht vor, da der Verkehr auch ohne Berührung des anderen Staatsgebietes durchgeführt werden kann.

Lebenslauf

Am 14. Dezember 1911 wurde ich in Halle (Saale) geboren. Meine Eltern sind der Reichsbahnrat Willibald Marschner und seine Ehefrau Anna geb. Hottenroth. Ich besuchte zunächst die Vorschule der Frankeschen Stiftungen in Halle und anschließend von Sexta bis Oberprima das Realgymnasium Berlin-Lichterfelde. Nach Ablegung der Reifeprüfung im März 1930 studierte ich an den Universitäten Berlin und Heidelberg Rechts- und Staatswissenschaften. Ich beendete das Studium mit dem Referendarexamen vor dem Kammergericht in Berlin am 1. Oktober 1934. Seitdem befinde ich mich in der Ausbildung als Gerichtsreferendar im Bezirke des Kammergerichts. Das mündliche Doktorexamen bestand ich am 27. Januar 1937 „cum laude".